



Asamblea General

Distr. general
10 de marzo de 2008
Español
Original: inglés

Sexagésimo tercer período de sesiones

Tema 73 a) de la lista preliminar*

Los océanos y el derecho del mar

Los océanos y el derecho del mar

Informe del Secretario General**

Resumen

El presente informe ha sido preparado de conformidad con la solicitud formulada por la Asamblea General en el párrafo 148 de su resolución 62/215 de que el Secretario General le presente en su sexagésimo tercer período de sesiones un informe amplio sobre los acontecimientos y cuestiones relacionados con los asuntos oceánicos y el derecho del mar. El informe se presenta también a los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de conformidad con el artículo 319 de la Convención, para su examen en la Reunión de los Estados Partes en relación con el tema del programa titulado “Informe presentado por el Secretario General en virtud del artículo 319 para información de los Estados Partes sobre las cuestiones de carácter general de interés para ellos que hayan surgido respecto a la Convención”. Servirá también de base para los debates en la novena reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar.

* A/63/50.

** Debido al límite en el número de páginas, el presente informe sólo contiene un resumen de las novedades más importantes y determinadas partes de las aportaciones de organismos, programas y órganos.



Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Abreviaturas		6
I. Introducción	1–5	7
II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus acuerdos de aplicación	6–10	8
A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación	6	8
B. Declaraciones y manifestaciones con arreglo a los artículos 287, 298 y 310 de la Convención y el artículo 43 del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces	7–9	8
C. Reunión de los Estados Partes	10	9
III. Espacio marítimo	11–15	9
A. Sinopsis de los acontecimientos recientes respecto de la práctica de los Estados, las reivindicaciones marítimas y la delimitación de zonas marítimas	11–14	9
B. Depósito y debida publicidad	15	10
IV. Órganos establecidos en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	16–34	10
A. Tribunal Internacional del Derecho del Mar	17–19	10
B. Comisión de Límites de la Plataforma Continental	20–34	11
1. Examen de los documentos presentados por Australia	21–22	11
2. Examen de los documentos presentados por Nueva Zelandia	23–25	11
3. Examen de los documentos presentados conjuntamente por España, Francia, Irlanda y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	26	12
4. Examen de los documentos presentados por Noruega	27–28	12
5. Examen de los documentos presentados por Francia	29–30	12
6. Examen de los documentos presentados por México	31–32	13
7. Volumen de trabajo de la Comisión	33–34	13
V. Protección y vigilancia en el mar y seguridad marítima	35–228	14
A. Introducción	35–38	14
B. Protección y vigilancia en el mar	39–160	15
1. Visión general del régimen jurídico en la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	43–53	16
2. Amenazas específicas a la seguridad marítima	54–113	18
3. Problemas actuales en la protección y vigilancia en el mar	114–160	35

C.	Seguridad marítima	161–246	48
1.	Visión general del marco jurídico internacional	164–170	48
2.	Acontecimientos recientes en relación con la seguridad marítima ...	171–208	50
3.	Problemas actuales en la seguridad marítima	209–228	59
VI.	Ciencia y tecnologías marinas	229–246	64
A.	Ciencia marina	230–233	64
B.	Sistemas de alerta temprana	234–238	66
C.	Novedades recientes en la tecnología marina	239–246	67
VII.	Conservación y ordenación de los recursos pesqueros marinos	247–258	69
VIII.	Diversidad biológica marina	259–280	73
A.	Medidas recientes para contrarrestar las actividades que repercuten en la diversidad biológica marina	260–262	74
B.	Iniciativas sobre ecosistemas específicos	263–267	75
C.	Medidas relativas a especies concretas	268–280	76
1.	Cetáceos	268–272	76
2.	Otras especies migratorias	273–276	77
D.	Recursos genéticos	277–280	78
IX.	Protección y preservación del medio marino y desarrollo sostenible	281–353	79
A.	Introducción	281–283	79
B.	Contaminación causada por actividades realizadas en tierra	284–287	80
C.	Degradación del medio marino como consecuencia de actividades navieras	288–298	81
1.	Prevención y control	290–292	81
2.	Responsabilidad e indemnización	293–298	82
D.	Ruido oceánico	299–301	84
E.	Gestión de desechos	302–307	84
F.	Criterios de ordenación basados en zonas geográficas específicas	308–317	87
G.	Cooperación regional	318–353	89
1.	Programa de Mares Regionales del PNUMA	319–320	89
2.	Antártida	321–323	90
3.	Ártico	324–325	91
4.	Mar Báltico	326–328	91
5.	Mar Negro	329–330	92
6.	Mar Caspio	331–332	93

7.	Mares de Asia oriental	333–334	93
8.	África oriental y occidental	335	94
9.	Mar Mediterráneo	336–339	94
10.	Atlántico nordeste	340–342	95
11.	Pacífico noroccidental	343	96
12.	Pacífico	344–346	96
13.	Pacífico sudoriental	347–348	97
14.	Mares de Asia meridional	349	97
15.	Otras organizaciones regionales	350–353	97
X.	Cambio climático	354–364	99
A.	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.	358–359	100
B.	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y Protocolo de Kyoto	360–361	101
C.	Otras actividades.	362–364	101
XI.	Solución de controversias	365–374	102
A.	Corte Internacional de Justicia.	365–370	102
B.	Tribunal Internacional del Derecho del Mar.	371	104
C.	Arbitraje internacional	372–374	104
XII.	Cooperación y coordinación internacionales.	375–383	104
A.	Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar	375–376	104
B.	Proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a escala mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos ..	377–380	105
C.	Red para los Océanos y las Zonas Costeras (ONU-Océanos)	381–383	106
XIII.	Actividades de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar en materia de formación de capacidad	384–403	107
A.	Reuniones informativas para delegados ante la Asamblea General	386–387	108
B.	Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe	388–389	108
C.	Programa de becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nippon del Japón	390–393	109
D.	Cursos de capacitación	394–396	109
1.	Programa TRAIN-SEA-COAST	394–395	109
2.	Curso de capacitación para promover el cumplimiento del artículo 76 de la Convención	396	110

E.	Fondos fiduciarios	397–403	110
1.	Comisión de Límites de la Plataforma Continental	397–400	110
2.	Fondo Fiduciario de Contribuciones Voluntarias con el fin de ayudar a los países en desarrollo, en particular a los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los Estados en desarrollo sin litoral, a asistir a las reuniones del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar	401–402	111
3.	Fondo Fiduciario del Tribunal Internacional del Derecho del Mar ...	403	112
XIV.	Conclusiones	404–406	112

Abreviaturas

ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
Código PBIP	Código internacional para la protección de los bosques y de las instalaciones portuarias
COI	Comisión Oceanográfica Internacional de la UNESCO
Convenio MARPOL	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978
Convenio SAR	Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos
Convenio SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
FMAM	Fondo para el Medio Ambiente Mundial
HELCOM	Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico
OIEA	Organismo Internacional de Energía Atómica
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
SAARC	Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

I. Introducción

1. Las resoluciones de la Asamblea General 62/177, relativa a la pesca sostenible, y 62/215, relativa a los océanos y el derecho del mar, aprobadas los días 18 y 22 de diciembre de 2007, respectivamente, abarcan una amplia variedad de cuestiones oceánicas y ponen de manifiesto la importancia cada vez mayor que cobra la función de la Asamblea General como institución mundial competente para proceder al examen y evaluación anuales de la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de otros acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y el derecho del mar, tarea que la Asamblea encomendó por primera vez en la resolución 49/28. El completo informe anual del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar constituye la base para ese examen de la Asamblea General, al igual que los demás informes que pida. La Asamblea General ha establecido asimismo dos procesos para que le ayuden en algunos aspectos de esta importante tarea.

2. Desde 1999, el proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (“el proceso de consulta”), establecido por la resolución 54/33, facilita a la Asamblea pasar revista cada año a los acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y el derecho del mar al examinar el informe anual del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar y sugerir cuestiones concretas a la Asamblea General, prestando especial atención a la determinación de los ámbitos en que es necesario estrechar la coordinación y cooperación a nivel intergubernamental e interinstitucional. El proceso de consultas celebrará su novena reunión del 23 al 27 de junio de 2008 y sus deliberaciones se referirán al tema titulado “Prevención y vigilancia en el mar y seguridad marítima”. El presente informe servirá de base para esas deliberaciones y, por lo tanto, contiene un detallado capítulo dedicado al tema.

3. La Asamblea General estableció en 2004, de conformidad con la resolución 59/24, un grupo de trabajo especial oficioso de composición abierta encargado de estudiar las cuestiones relativas a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de la zona de jurisdicción nacional (el Grupo de Trabajo de la Asamblea General). El Grupo se reunió en 2006 y, con arreglo a la resolución 62/215, se volverá a reunir del 28 de abril al 2 de mayo de 2008 a fin de examinar las cuestiones indicadas en el párrafo 91 de la resolución 61/222. El Secretario General ha preparado un informe para ayudar en la preparación del programa (A/62/66/Add.2).

4. Los resultados de las reuniones del proceso de consulta y del Grupo de Trabajo serán presentados a la Asamblea General en su sexagésimo tercer periodo de sesiones. La información relativa a los resultados de la 18ª reunión de los Estados Partes en la Convención (13 a 20 de junio de 2008), las consultas oficiosas de los Estados Partes en el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces) (11 y 12 de marzo de 2008) y la labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (“la Comisión”) en su 21º periodo de sesiones (que se celebrará del 17 de marzo a 18 de abril de 2008) será también puesta a disposición de la Asamblea General en una adición, junto con

información acerca de los acontecimientos que hayan tenido lugar en otros foros después de la preparación del presente documento.

5. Se está haciendo difícil recoger en las resoluciones anuales sobre los océanos y el derecho del mar estos y otros acontecimientos que la Asamblea General considere procedentes y, al mismo tiempo, evitar que esas resoluciones sean cada vez más largas. Cabría considerar distintas soluciones a este respecto, entre ellas, la de simplificar los textos actuales de las resoluciones y dedicar las futuras exclusivamente a las cuestiones de política que se hayan suscitado entre períodos de sesiones anuales y que requieran la atención inmediata de la comunidad internacional.

II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus acuerdos de aplicación

A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación

6. Entre mayo de 2007 y el 1º de marzo de 2008 no se habían depositado instrumentos nuevos de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o adhesión a ella. Por lo tanto, el número de partes se mantiene en 155, incluida la Comunidad Europea. El número de partes en el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención subió a 131 tras el depósito de los instrumentos de ratificación del Uruguay y el Brasil el 7 de agosto y el 25 de octubre de 2007, respectivamente. Tras la ratificación de la República de Corea, que tuvo lugar el 1º de febrero de 2008, el número de partes en el Acuerdo de 1995 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 llegó a 68, incluida la Comunidad Europea.

B. Declaraciones y manifestaciones con arreglo a los artículos 287, 298 y 310 de la Convención y el artículo 43 del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces

7. El 17 de octubre de 2007 Trinidad y Tobago hizo una declaración con arreglo al artículo 287 de la Convención, según la cual “De no haber otros medios pacíficos o no arrojar estos resultados, Trinidad y Tobago opta por los siguientes medios, en orden de prioridad, para resolver las controversias relativas a la interpretación o aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: a) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar establecido de conformidad con el Anexo VI; b) la Corte Internacional de Justicia”.

8. Con respecto al Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces, Lituania y la República Checa declararon, el 12 de abril y el 12 de septiembre de 2007, respectivamente, que, en su calidad de Estados miembros de la Comunidad Europea, habían transferido a ésta su competencia respecto de algunas de las cuestiones que regía el Acuerdo. Ambos Estados confirmaron las

declaraciones interpretativas que había hecho la Comunidad Europea el 19 de diciembre de 2003 con ocasión de la ratificación del Acuerdo¹.

9. El 9 de enero de 2008 Austria designó a Gerhard Hafner, Gerhard Loibl, Helmut Tichy y Helmut Türk conciliadores y árbitros con arreglo al artículo 2 del anexo V y al artículo 2 del anexo VII de la Convención.

C. Reunión de los Estados Partes

10. El 30 de enero de 2008 se celebró en la Sede una reunión extraordinaria de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para elegir un miembro del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (“el Tribunal”) de manera de llenar la vacante resultante de la dimisión, el 15 de agosto de 2007, del Magistrado Guangjian Xu (China). La reunión extraordinaria eligió a Gao Zhiguo (China) miembro del Tribunal por el resto del mandato, que finaliza el 30 de septiembre de 2011 (véase SPLOS/170).

III. Espacio marítimo

A. Sinopsis de los acontecimientos recientes respecto de la práctica de los Estados, las reivindicaciones marítimas y la delimitación de zonas marítimas

11. *Mar Caribe*. En nota verbal de fecha 23 de octubre de 2007 la República Dominicana transmitió al Secretario General la Ley No. 66-07, de 22 de mayo de 2007, por la cual se declara a la República Dominicana Estado archipelágico y en la que se enuncian las listas de las coordenadas geográficas de los puntos para las líneas de base archipelágicas y los límites exteriores de la zona económica exclusiva de la República Dominicana (véase www.un.org/Depts/los y *Boletín del derecho del mar*, No. 65).

12. *Golfo de Guinea*. La Comisión mixta Camerún-Nigeria, establecida de conformidad con lo dispuesto en el comunicado conjunto de 15 de noviembre de 2002, celebró su 20ª reunión ordinaria en Abuja los días 15 y 16 de noviembre de 2007. La Comisión mixta examinó y aprobó los informes de las reuniones del grupo de trabajo sobre la frontera marítima, a saber, la reunión extraordinaria, celebrada en Yaundé los días 23 y 24 de agosto de 2007 y la undécima reunión, celebrada en Abuja el 14 de noviembre de 2007. Decidió que los expertos de las Naciones Unidas que prestaban asistencia a la Comisión tomaran como referencia diversos mapas existentes en el WGS84 Datum, transpusieran los resultados de la computación relativa a las coordenadas loxodrómicas de esos mapas y los presentaran al grupo de trabajo sobre la frontera marítima de manera que éste pudiera adoptar el mapa que registrara el menor error².

13. *Océano Pacífico*. En nota verbal de fecha 14 de agosto de 2007, el Perú transmitió a la Secretaría el “Decreto Supremo No. 047-2007/RE, de 12 de agosto

¹ Véase “Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General” en <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXXI/treaty9.asp#Declarations>.

² Comunicado aprobado en la 20ª reunión de la Comisión mixta Camerún-Nigeria; se puede consultar en www.un.org/unowa/cnmc/preleas/20thm.htm.

de 2007 —límite exterior— sector sur, del dominio marítimo del Perú, trazado de conformidad con los artículos 4 y 5 de la Ley No. 28621 y con el derecho internacional” (ibíd.).

14. El 10 de septiembre de 2007 Chile dirigió a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Secretaría una nota verbal relativa a la publicación del sitio en Internet de esa División del Decreto Supremo No. 047-2007/RE dictado por el Perú, en la cual expresaba su “desacuerdo por la utilización por parte del Perú de este medio para divulgar posiciones que desconocen los tratados vigentes respecto a la delimitación marítima con Chile” (ibíd.) (véanse también párrs. 367 a 369 *infra*).

B. Depósito y debida publicidad

15. El 7 de diciembre de 2007 Fiji depositó en poder del Secretario General, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 16, el párrafo 9 del artículo 47 y el párrafo 2 del artículo 75 de la Convención, listas de coordenadas geográficas de puntos contenidos en el Decreto sobre el Espacio Marítimo (mar territorial) (Rotuma y sus dependencias) y los anexos primero y segundo de ese decreto (líneas de base archipelágicas y zona económica exclusiva (véase www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/depositpublicity.htm)).

IV. Órganos establecidos en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

16. En el presente capítulo se indican los acontecimientos recientes relativos al Tribunal y a la Comisión. Habida cuenta de que la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos ha de celebrar su 14º período de sesiones del 26 de mayo al 6 de junio de 2008, en una adición al presente informe se comunicará lo que haya ocurrido en la labor de ese órgano.

A. Tribunal Internacional del Derecho del Mar

17. El Tribunal celebró sus períodos de sesiones 23º a 24º del 5 al 16 de marzo de 2007 y del 17 al 28 de septiembre de 2007. Los dos períodos de sesiones estuvieron dedicados a cuestiones jurídicas relacionadas con la labor judicial del Tribunal y otras cuestiones administrativas y de organización, entre ellas un examen del reglamento y de los procedimientos judiciales (véase también el párrafo 371 *infra*). El Tribunal estableció una nueva sala de controversias sobre delimitación marítima, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 15 de su Estatuto. Asimismo el Tribunal reeligió al Sr. Doo-young Kim (República de Corea) en el cargo de Secretario Adjunto por un nuevo mandato de cinco años.

18. El Acuerdo relativo a la Sede que concertaron el Tribunal y el Gobierno de la República Federal de Alemania entró en vigor el 1º de mayo de 2007. En un intercambio de cartas fechadas 29 de marzo y 12 de abril de 2007, la Secretaría del Tribunal y la FAO concertaron un acuerdo administrativo de cooperación.

19. El Tribunal sigue llevando a cabo su serie de seminarios sobre solución de controversias relativas al derecho del mar en las distintas regiones del mundo, en cooperación con el Organismo de Corea para la Cooperación Internacional y la

Fundación Internacional para el Derecho del Mar y con miras a proporcionar a los expertos de gobierno que trabajan en cuestiones del mar información acerca de los procedimientos de solución de controversias que se consignan en la Parte XV de la Convención, prestando especial atención a la jurisdicción del Tribunal y a los procedimientos para interponer causas ante él. En 2007 se realizaron seminarios en Libreville (organizados conjuntamente por el Tribunal y la COI) con la participación de representantes de 17 Estados africanos, en Kingston (organizado por el Tribunal con la cooperación del Gobierno de Jamaica y la Autoridad), con la asistencia de representantes de 19 Estados del Caribe, y en Singapur (organizado por el Tribunal por invitación del Gobierno de ese país) con participación de representantes de 18 Estados de Asia. A principios de 2008 se celebró un seminario en Bahrein y se prevé celebrar otros seminarios regionales en Ciudad del Cabo, Buenos Aires y Manila en el curso del año. En 2007 se estableció, con financiación de la Nippon Foundation, que ofreció una subvención para estos efectos, un programa de capacitación y formación de capacidad en materia de solución de controversias en el marco de la Convención, destinado a funcionarios de gobierno de nivel medio.

B. Comisión de Límites de la Plataforma Continental

20. La Comisión celebró su 20º período de sesiones en la Sede del 28 de agosto al 14 de septiembre de 2007 (para más detalles, véase CLCS/56). Las sesiones plenarias tuvieron lugar del 27 al 31 de agosto, como estaba programado (véase la resolución de la Asamblea General 61/222, párr. 45), así como en algunos días de la semanas segunda y tercera del período de sesiones de manera de facilitar la adopción de decisiones en una estructura formal. En el resto del período de sesiones, la Comisión continuó el examen técnico de las presentaciones en los laboratorios del Sistema de Información Geográfica y en otras instalaciones técnicas de la División. A continuación se indica lo que ocurrió en relación con las presentaciones que examinó la Comisión en su 20º período de sesiones.

1. Examen de los documentos presentados por Australia

21. Por solicitud de la delegación de Australia, el 28 de agosto de 2007 se celebró una reunión entre esa delegación y la Comisión. Los representantes de Australia repitieron, en beneficio de los nuevos miembros de la Comisión, la presentación que habían hecho en el 19º período de sesiones antes de que la Comisión examinara las recomendaciones preparadas por la Subcomisión (véase CLCS/54, párrs. 25 a 32).

22. La Comisión examinó en forma detallada, y región por región, las recomendaciones preparadas por la Subcomisión y, en vista de que continuaban las deliberaciones sobre ciertas cuestiones críticas, decidió postergar la aprobación de las recomendaciones.

2. Examen de los documentos presentados por Nueva Zelandia

23. Con anterioridad al 20º período de sesiones, la Subcomisión había recibido por conducto de la Secretaría una completa respuesta de Nueva Zelandia a las consideraciones y preguntas preliminares que había formulado en su 19º período de sesiones.

24. En el 20° período de sesiones, la Subcomisión prosiguió su examen de la presentación, examinó los datos nuevos y los resultados de su labor entre períodos de sesiones y celebró cuatro reuniones con la delegación de Nueva Zelandia, que presentó la respuesta a que se hace referencia en el párrafo precedente. Al terminar el período de sesiones, la Subcomisión presentó a la Comisión sus consideraciones preliminares acerca de cuestiones que estaban pendientes en la presentación.

25. La Subcomisión prosiguió el examen de la presentación cuando se reunió en Nueva York del 21 al 25 de enero de 2008; continuará su labor entre períodos de sesiones, así como en el 21° período de sesiones, que tendrá lugar del 24 al 28 de marzo de 2008, con la posibilidad de reunirse también en la semana anterior³.

3. Examen de los documentos presentados conjuntamente por España, Francia, Irlanda y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

26. En el intervalo entre períodos de sesiones y en el 20° período de sesiones, la Subcomisión examinó los datos adicionales que habían presentado las cuatro delegaciones en atención a su solicitud. La Subcomisión prosiguió el examen de la presentación cuando se reunió en Nueva York del 21 al 23 de enero de 2008 y decidió celebrar otras reuniones en el curso del 21° período de sesiones, del 17 al 20 de marzo y el 14 de abril de 2008³.

4. Examen de los documentos presentados por Noruega

27. Entre los períodos de sesiones Noruega había dado respuesta a todas las preguntas pendientes planteadas por la Subcomisión en el 19° período de sesiones. La Subcomisión se reunió en varias ocasiones en la semana del 10 al 14 de septiembre de 2007 para continuar el análisis de los datos y otros antecedentes contenidos en los documentos presentados por Noruega, así como de las respuestas recibidas de ese país entre períodos de sesiones a las preguntas formuladas. Durante esa semana, Noruega tomó disposiciones para que representantes de la empresa GeoCap prestaran asistencia a la Subcomisión en la utilización del programa informático GeoCap.

28. La Subcomisión prosiguió sus trabajos respecto de la presentación entre los períodos de sesiones y se reunió de nuevo en Nueva York del 21 de enero al 1° de febrero de 2008. La Subcomisión se reunirá también en el curso del 21° período de sesiones de la Comisión del 24 al 28 de marzo y del 15 al 18 de abril de 2008³.

5. Examen de los documentos presentados por Francia

29. En el 20° período de sesiones la Comisión comenzó a examinar la presentación parcial hecha por Francia con respecto a la Guyana Francesa y Nueva Caledonia. Los documentos fueron presentados en sesión plenaria el 1° de agosto de 2007 por Elie Jarmache, jefe de la delegación de ese país.

30. La Comisión estableció una nueva subcomisión para el examen de los documentos presentados por Francia (véase la composición de la Subcomisión en CLCS/56, párr. 49). En el 20° período de sesiones la Subcomisión celebró reuniones oficiales y oficiales y organizó un encuentro con la delegación de Francia.

³ En la declaración del Presidente de la Comisión que será publicada después del 21° período de sesiones se encontrará información detallada acerca de la labor de la Subcomisión.

La Subcomisión celebrará su primer período completo de sesiones en el curso del 21° período de sesiones de la Comisión del 14 al 18 de abril de 2008.

6. Examen de los documentos presentados por México

31. El 13 de diciembre de 2007 México presentó a la Comisión información sobre los límites de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en relación con el polígono occidental del Golfo de México. Los documentos presentados por México constituyen la novena presentación parcial que recibe la Comisión.

32. De conformidad con el artículo 50 del reglamento de la Comisión, el Secretario General distribuyó una notificación de la plataforma continental en la que figuraba un resumen de esa presentación, así como todas las cartas y coordenadas en que se indicaban los límites exteriores propuestos de la plataforma continental y las correspondientes líneas de base a todos los Estados miembros de la Comisión, incluidos los Estados Partes en la Convención. El resumen puede consultarse en el sitio de la Comisión en Internet, que mantiene la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (véase www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_mex.htm). El examen de los documentos presentados ha sido incluido en el programa provisional del 21° período de sesiones de la Comisión.

7. Volumen de trabajo de la Comisión

33. En la 17ª Reunión de los Estados Partes se había pedido a los Estados Partes ribereños que, para planificar los trabajos, comunicaran a la Secretaría si se proponían presentar documentos a la Comisión y, en la afirmativa, en qué fecha. En enero de 2008, la Secretaría publicó una nota de información (SPLOS/INF/20) en que se enumeran 48 Estados que han presentado documentos o se proponen hacerlo. Sin embargo, el número efectivo de presentaciones a la Comisión puede variar porque varios Estados han hecho o se proponen hacer presentaciones parciales. Asimismo, la información que figura en la nota no significa que los Estados que no hayan respondido a la comunicación de la Secretaría no se propongan hacer una presentación a la Comisión. Se prevé que la Secretaría recibirá información adicional antes de la 18ª Reunión de los Estados Partes. Respecto de muchos Estados, en mayo de 2009 vence el período de 10 años fijado para presentar documentos a la Comisión. En consecuencia, los avances en el trazado de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas suscitan cada vez más preocupación en la comunidad internacional. Se asigna importancia crucial a la labor de la Comisión, como quedó de manifiesto en la decisión adoptada en la 17ª Reunión de los Estados Partes (véase SPLOS/162).

34. Algunos Estados en desarrollo indicaron que tropezaban con dificultades para poner en práctica lo dispuesto en el artículo 76 y en el anexo II de la Convención, teniendo en cuenta la decisión contenida en el documento SPLOS/72, y que tal vez no estuvieran en condiciones de cumplir el plazo de 10 años. En cuanto al volumen de trabajo de la Comisión, el número proyectado de presentaciones que ha de recibir la Comisión en los próximos años, según la información proporcionada por gobiernos y consignada, entre otros, en la nota de información SPLOS/INF/20, ha suscitado dudas en los Estados en cuanto a las posibilidades de la Comisión de

examinar las presentaciones y formular sus recomendaciones en la forma más eficiente y expedita (véase A/64/PV.64 y 65).

V. Protección y vigilancia en el mar y seguridad marítima

A. Introducción

35. Los océanos y los mares revisten importancia vital para el transporte, el sustento, la alimentación y otros bienes y servicios del ecosistema. Por lo tanto, preservar y aumentar la seguridad en los mares y océanos se ha convertido en una cuestión primordial. Todos los Estados participan en los beneficios que reportan océanos más seguros y, por lo tanto, todos comparten la responsabilidad de hacer frente a las grandes amenazas y problemas que se interponen a la seguridad marítima.

36. Hasta hace poco tiempo, los regímenes jurídicos para la protección y vigilancia en el mar y para la seguridad marítima evolucionaban en gran medida en forma independiente uno del otro. Sin embargo, esos regímenes tienen objetivos comunes y que se refuerzan entre sí: un espacio marítimo protegido y vigilado es ciertamente un espacio más seguro y un régimen marítimo que asigne prioridad a la protección y vigilancia es menos vulnerable a la actividad delictiva y otras amenazas a la seguridad. Así, los intentos de aumentar la protección y vigilancia en el mar y la seguridad marítima surten efectos en cascada en la realización y regulación de otras actividades en los océanos. Esos regímenes tienen también en común la necesidad de cooperar en todos los niveles para hacerlos más eficaces y hacer frente a nuevos problemas.

37. El presente capítulo obedece al propósito de facilitar la labor del proceso de consulta en su novena reunión. En la sección B, relativa a la protección y vigilancia en el mar, se encontrará una sinopsis del régimen jurídico establecido en la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar al respecto, se describen las medidas adoptadas para hacer frente a peligros concretos y se destacan los problemas actuales⁴. En la sección C, relativa a la seguridad marítima, se da una visión general del marco jurídico internacional en la materia, se destacan los acontecimientos recientes y se hace una sinopsis de los problemas actuales.

38. En la cuarta reunión del proceso de consulta se examinaron ya varios aspectos de la seguridad marítima y en los informes relativos a esa reunión se proporcionó información detallada⁵. Habida cuenta de que se trata de la primera vez que las Naciones Unidas tendrán la posibilidad de examinar cabalmente el tema de la protección y vigilancia en el mar, será objeto de un tratamiento más detallado en el presente capítulo.

⁴ En la sección B no se tendrá en cuenta el derecho de la guerra naval ni se pasará revista a todas las amenazas a la paz y seguridad internacionales que puedan tener un componente marítimo.

⁵ A/58/65 e informe sobre la labor realizada por el proceso de consulta en su cuarta reunión (A/58/95) dedicada, entre otras cosas, a la seguridad de la navegación.

B. Protección y vigilancia en el mar

39. No hay una definición universalmente adoptada de la expresión “protección y vigilancia en el mar”. Al igual que el concepto de seguridad nacional, puede tener distinto sentido según el contexto y el usuario. En su acepción más estrecha, consiste en la protección respecto de amenazas directas a la integridad territorial de un Estado, como un ataque armado de un buque militar. En la mayoría de las definiciones se suele incluir también la protección respecto de delitos en el mar, tales como la piratería, el robo a mano armada contra buques y los actos de terrorismo. Sin embargo, hay daños intencionales e ilícitos al medio marino, incluidos los causados por vertimientos ilícitos o por la descarga de contaminantes de buques, y casos de agotamiento de recursos naturales, como los causados por la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, que pueden amenazar también los intereses de los Estados, particularmente los ribereños. Se ha enfocado de diverso modo la protección y vigilancia en el mar, según cual sea la perspectiva del Estado de los intereses que estén amenazados, directa o indirectamente, en razón de actividades en los mares y océanos.

40. La comunidad internacional ha llegado a comprender que las amenazas nuevas e incipientes requieren una nueva visión de la seguridad colectiva en el siglo XXI. Las amenazas en el mundo de hoy no conocen fronteras nacionales, están conectadas entre sí y hay que hacerles frente en todos los planos. Van mucho más allá del uso de la fuerza y se extienden a la pobreza, las enfermedades infecciosas y la degradación ambiental, los conflictos internos, la propagación y posible utilización de armas biológicas, químicas o nucleares, el terrorismo y la delincuencia organizada transnacional⁶. Habida cuenta de que estas amenazas están conectadas entre sí, la circunstancia de no hacer frente a una puede agravar el riesgo de otra. Muchas amenazas a la seguridad colectiva pueden menoscabar la seguridad del ser humano⁷.

41. En este contexto, el cambio climático ha sido objeto de una atención considerable por parte de la comunidad internacional⁸. El Consejo de Seguridad celebró su primer debate sobre el impacto del cambio climático en la paz y la seguridad, en el curso del cual pasó revista a la relación entre la energía, la

⁶ En el informe del Grupo de alto nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio titulado “Un mundo más seguro: la responsabilidad que compartimos” (A/59/565) se define como amenaza a la seguridad internacional cualquier suceso o proceso que cause muertes en gran escala o una reducción masiva en las oportunidades de vida y que socaven el papel del Estado como unidad básica del sistema internacional.

⁷ <http://ochaonline.un.org/HumanitarianIssues/HumanSecurity/tabid/2421/Default.aspx>. En el cuarto seminario del UNITAR sobre la seguridad humana y en el mar (octubre de 2007) se adoptó un enfoque conceptual más amplio para examinar el alcance cada vez más global de la seguridad humana, que incorpora la seguridad económica y ambiental al igual que la política. Véase “Towards a comprehensive security for seas and oceans” en <http://unitar.org/hiroshima/programmes/shs07/index.htm>.

⁸ El cambio climático será examinado en otro capítulo del presente informe. Véanse más detalles también en los documentos A/62/66, párrs. 326 a 336, A/62/66/Add.1, párrs. 225 a 241 y A/62/66/Add.2, párrs. 57 a 64. Véase también el *Informe sobre el Desarrollo Humano 2007/2008* del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *La lucha contra el cambio climático: la solidaridad humana en un mundo dividido* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.07.III.B.1, se puede consultar en <http://hdr.undp.org/en/reports/global/hdr2007-2008/chapters/spanish/>).

seguridad y el clima⁹. Los océanos constituyen un componente fundamental del sistema climático, al ejercer directamente influencia en el clima y sufrir directamente los efectos de las variaciones en él, por lo que el cambio climático puede tener importantes consecuencias para la seguridad marítima.

42. Las amenazas y los peligros transnacionales nuevos o que ya existen han puesto también de relieve la importancia de la cooperación internacional para protección y la vigilancia en el mar y la necesidad de una acción coordinada¹⁰. El hecho de que estas amenazas estén conectadas entre sí hace necesario adoptar un planteamiento más integrado para hacerles frente en todos los planos.

1. Visión general del régimen jurídico en la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

43. El régimen jurídico internacional de la protección y vigilancia en el mar consta de varios instrumentos internacionales, todos los cuales operan en el marco de la Carta y la Convención¹¹.

a) La Carta de las Naciones Unidas

44. La Carta enuncia los principios básicos de las relaciones internacionales y contiene disposiciones relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, incluso en los mares y océanos. Todos los Estados Miembros deben abstenerse en sus relaciones internacionales de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de otro Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas, y arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos (art. 2). El sistema de seguridad colectiva se basa en esta prohibición de la amenaza o del uso de la fuerza e incumbe al Consejo de Seguridad la responsabilidad primordial por el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales.

45. Otros órganos principales de las Naciones Unidas tienen también una importante función en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, entre ellos la Asamblea General y la Corte Internacional de Justicia. Con respecto al arreglo pacífico de controversias, el Capítulo VI de la Carta dispone que las partes en una controversia cuya continuación sea susceptible de poner en peligro el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales tratarán de buscarle solución por medios pacíficos de su elección.

b) La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

46. La Convención dispone que los mares y la zona serán utilizados con fines pacíficos (arts. 88, 138, 141 y 301). La Convención enuncia el marco jurídico dentro del cual deben llevarse a cabo todas las actividades en los mares y océanos y establece un cuidadoso equilibrio entre los derechos soberanos, la jurisdicción y las

⁹ <http://www.un.org/News/Press/docs/2007/sc9000.doc.htm>. Algunas delegaciones expresaron dudas acerca del papel que cabía al Consejo en esta materia, mientras otros veían con agrado que el Consejo procediera a su examen.

¹⁰ La importancia para la seguridad colectiva de una cooperación eficaz entre los Estados contra las amenazas transnacionales fue también reconocida en la Cumbre Mundial de 2005; véase la resolución de la Asamblea General 60/1, párrs. 7 y 72.

¹¹ En la sección siguiente no se pasa revista detalladamente a todos los instrumentos vinculantes o no vinculantes que se refieran al tema.

libertades de que gozan los Estados en las diversas zonas marítimas, por una parte, y sus deberes y obligaciones por la otra.

47. La Convención dispone que se ha de dar cabida a los diversos usos de los océanos y establece disposiciones relativas a la solución de los conflictos relativos a la atribución de derechos y a la jurisdicción de los Estados. Sus disposiciones son aplicables con respecto a todas las actividades, sean militares o civiles (arts. 56 2), 58 3), 59, 78, 87 y 147).

48. Cabe al Estado del pabellón un papel de particular importancia en la protección y vigilancia en el mar, ya que debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales con respecto a los buques que enarbolan su pabellón. Los Estados del pabellón están obligados a cerciorarse que sus buques, dondequiera que se encuentren, actúen de conformidad con las normas aplicables del derecho internacional.

49. En el mar territorial, los Estados ribereños tienen soberanía mientras otros Estados tienen el derecho de paso inocente. Sin embargo, se puede impedir el paso de buques extranjeros si redundan en perjuicio de la paz, el orden y la seguridad del Estado ribereño. Los derechos, las obligaciones y la jurisdicción de los Estados en el mar territorial, incluso en relación con el paso inocente y el ejercicio de la competencia penal a bordo de un buque extranjero, están indicados en la Parte II de la Convención. Ciertas disposiciones son también aplicables al derecho de paso inocente en aguas archipelágicas (art. 52). En la zona contigua, el Estado ribereño puede ejercer el control necesario para prevenir y sancionar la contravención de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios en su territorio o en su mar territorial (art. 33).

50. El régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional está enunciado en la Parte III de la Convención, en particular el derecho de paso en tránsito. Algunas disposiciones son aplicables también, *mutatis mutandis*, al paso por las vías marítimas archipelágicas (art. 54).

51. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene derechos de soberanía sobre los recursos naturales y jurisdicción con respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras (incluido el establecimiento de zonas de seguridad razonables), la investigación científica marina y la protección y preservación del medio marino. La Convención dispone que el Estado ribereño hará cumplir sus leyes y reglamentos en la zona económica exclusiva con respecto a los recursos vivos, con inclusión de la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales (Parte V), y con respecto a la protección y preservación del medio marino (Parte XII) (véase también párr. 109 *infra*).

52. Los buques de todos los Estados gozan de libertad de navegación y sobrevuelo en la zona económica exclusiva y en alta mar, así como del derecho a cualquier utilización internacionalmente lícita del mar en relación con esas libertades y en forma compatible con las disposiciones de la Convención. La Parte VII de la Convención enuncia el régimen jurídico correspondiente a la alta mar, con inclusión de disposiciones específicas que se refieren a la represión de la piratería (véase párr. 57 *infra*) y a la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (véase párr. 83 *infra*). La Convención reconoce asimismo el derecho de visita (art. 110) y el derecho de persecución (art. 111), que revisten particular

importancia en el contexto de la protección y vigilancia en el mar. Según la Convención, las facultades de ejecución contra buques extranjeros sólo podrán ser ejercidas por buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin¹².

53. Por último, la Convención enuncia disposiciones relativas al arreglo pacífico de controversias y procedimientos obligatorios con decisiones vinculantes (Parte XV). En la subsección 2 del presente documento se hará referencia a otras disposiciones relativas a ciertas amenazas específicas a la seguridad marítima.

2. Amenazas específicas a la seguridad marítima

a) Piratería y robo a mano armada contra buques

54. El número de casos de piratería y robo a mano armada va otra vez en aumento y afecta en particular a algunas regiones del mundo. La piratería y el robo a mano armada contra los buques amenazan la seguridad marítima al poner en peligro en particular el bienestar de la gente de mar y la seguridad de la navegación y el comercio. Estos delitos pueden culminar en la pérdida de vidas, lesiones físicas o la toma de gente de mar como rehenes, importantes perturbaciones del comercio y la navegación, pérdidas financieras para los navieros¹³, primas de seguros y gastos por conceptos de seguridad más altos, mayor costo para consumidores y productores y daños al medio marino. Tienen ramificaciones de vasto alcance que entran la asistencia humanitaria y harán aumentar el costo de los embarques a las zonas afectadas¹⁴. Por ejemplo, los recientes casos de piratería y robo contra buques frente a las costas de Somalia han desbaratado el envío por el Programa Mundial de Alimentos de asistencia alimentaria de importancia crítica (véase A/62/66/Add.1, párrs. 104 y 105).

55. Los actos de violencia han estado asociados con cada vez mayor frecuencia con incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques y es posible que detrás de algunos de los ataques más sofisticados haya habido delincuentes bien organizados (véase A/56/58, párr. 180). El proyecto BADA de Interpol está dirigido contra la piratería y el robo a mano armada contra buques y destinado a identificar a los miembros de las pandillas, determinar las relaciones jerárquicas existentes, las zonas de operación, el modus operandi y los nexos con otras actividades delictivas¹⁵.

¹² En diversas disposiciones se enuncian las facultades de ejecución y otros derechos, obligaciones y condiciones concretas con respecto a los buques de guerra (véanse arts. 29 a 32, 95, 102, 107, 110, 111, 224 y 236). Según el artículo 30, cuando un buque de guerra no cumpla las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso por el mar territorial y no acate la invitación que se le haga para que los cumpla, el Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial.

¹³ A veces se vuelve a bautizar a los buques secuestrados, se les da una mano de pintura y se extienden documentos de matrícula y conocimientos de embarque falso. En atención a este problema, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional aprobó la resolución A.923(22) (2001), relativa a las medidas para prevenir la matrícula de buques fantasma.

¹⁴ El marcado aumento de los ataques en 2007 ha puesto en peligro el suministro de asistencia humanitaria a cientos de miles de somalíes (aportación del Programa Mundial de Alimentos).

¹⁵ Aportación de Interpol.

56. La OMI, desde que comenzó a reunir estadísticas en 1984, ha comunicado 4.446 incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar¹⁶. La Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional indicó que las denuncias de incidentes desde piratería y robo a mano armada habían aumentado en un 10% en 2007 respecto de 2006, lo que era imputable en parte al gran número de casos en Nigeria y Somalia, y al mayor número de incidentes de violencia¹⁷. Es probable que las estadísticas disponibles subestimen la amplitud del problema en razón de que los navieros son renuentes a denunciar los incidentes porque sus operaciones sufren trastornos y suben las primas de seguro. Asimismo, las compañías de seguro tienden a liquidar esas reclamaciones con discreción.

57. Según la Convención, todos los Estados tienen la obligación de cooperar en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería (art. 100) y tienen jurisdicción universal en alta mar para apresar buques o aeronaves piratas o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo (art. 105). Estas disposiciones son también aplicables en la zona económica exclusiva (art. 58 2)).

58. La responsabilidad primordial con respecto a los actos de robo a mano armada contra buques cometidos en aguas internas o en el mar territorial de un Estado¹⁸, incumbe a los Estados ribereños. El robo a mano armada contra buques constituye también un delito con arreglo al Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (véase también párr. 68 *infra*) y, en algunos casos, con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.

59. La Asamblea General, en sus resoluciones relativas a los océanos y el derecho del mar (véase por ejemplo la resolución de la Asamblea General 62/215, párrs. 61 y 62), ha instado reiteradamente a los Estados a que cooperen para hacer frente a la piratería y al robo a mano armada en el mar. Una de las cuestiones a que se prestó mayor atención en la segunda reunión del proceso de consulta, que tuvo lugar en 2001, era la de la coordinación y cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra buques (véase A/56/121).

¹⁶ Estadísticas reunidas al 30 de octubre de 2007. En los 10 primeros meses de 2007 hubo 251 incidentes denunciados en las zonas siguientes: Mar de China del Sur (59), África oriental (58), África occidental (48), Océano Índico (41), América del Sur (20), Estrechos de Malacca (10), Mar Árabe (7), Golfo Pérsico (4), Mar Mediterráneo (3) y Mar del Norte (1) (OMI, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Quarterly and Monthly Reports, MSC.4/Circ.105, 106, 110 y 111).

¹⁷ La Oficina Marítima Internacional indicó que se habían reducido los incidentes de piratería en Asia gracias a una mayor vigilancia y patrullaje por los Estados del litoral. También constituyen tendencias positivas la adopción de nuevas medidas, como la escolta de buques de asistencia alimentaria por la marina de Francia, y una mayor cooperación entre el Estado ribereño y fuerzas navales extranjeras frente a la costa de Somalia. Véase International Chamber of Commerce-International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2007.

¹⁸ El Código de práctica para la investigación y enjuiciamiento del delito de piratería y robo armado contra los buques (resolución de la OMI A.922 (22) (2001), define el robo a mano armada contra los buques como “todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación, o la amenaza de cualquiera de ellos, que no constituyan un acto de piratería, perpetrados contra un buque, contra las personas o bienes a bordo de él, que se cometan en un Estado que tenga jurisdicción sobre esos delitos”.

60. La OMI y el PMA han instado también a una mayor cooperación entre los Estados ribereños, los Estados del pabellón y otros Estados para reducir los incidentes de piratería frente a la costa de Somalia¹⁹. En la resolución 1772 (2007), el Consejo de Seguridad, entre otras cosas, alentó a los Estados Miembros cuyos buques y aeronaves militares operasen en aguas internacionales en el espacio aéreo adyacente a la costa de Somalia a que estuviesen alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona y adoptasen las medidas adecuadas para proteger a los buques mercantes, en particular a los que transportaban ayuda humanitaria.

61. La OMI, a fin de prestar asistencia en la aplicación de los instrumentos internacionales, ha promulgado directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, así como recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques²⁰. La OMI ha aprobado también el Código de práctica para la investigación de los crímenes de piratería y robo a mano armada contra los buques (resolución de la OMI A.922 (22)). Esa organización tiene también seminarios y programas regionales de capacitación para ayudar a los Estados a establecer el marco nacional adecuado para luchar contra esos delitos. El Comité Marítimo Internacional ha publicado un proyecto de modelo de ley nacional contra los actos de piratería y violencia en el mar²¹. Interpol también ha anunciado recientemente su intención de establecer una base mundial de datos sobre buques robados¹⁵.

62. Se han previsto diversas medidas para estrechar la cooperación en los planos regional y bilateral. Por ejemplo, en el Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia se dispone que los Estados partes tomen medidas para reprimir la piratería y el robo a mano armada contra buques, compartan información y se proporcionen asistencia judicial recíproca. En el Acuerdo se establece un centro encargado de distribuir información relativa a casos de piratería y robo a mano armada en el mar en Asia. Además, la Red integrada subregional de la guardia costera que se prevé establecer en la Organización Marítima del África Occidental y Central permitiría a los guardacostas participantes seguir persiguiendo a buques sospechosos de actos de piratería o robo a mano armada en el mar territorial de otros Estados partes de manera de facilitar la

¹⁹ En su resolución A.1002 (25), sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia, de 29 de noviembre de 2007, la Asamblea de la OMI, entre otras cosas, pidió al Gobierno federal de transición de Somalia que consintiera en que los buques de guerra, aeronaves militares y otros buques o aeronaves que llevasen signos claros y fuesen identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno que operasen en el Océano Índico entrasen en sus aguas territoriales cuando llevaren a cabo operaciones contra piratas declarados o presuntos y ladrones armados que pongan en peligro la seguridad de la vida humana en el mar; instó encarecidamente a los gobiernos a que tomaran diversas medidas en relación con la piratería y el robo a mano armada contra buques que tuviesen derecho a enarbolar su pabellón en las aguas frente a las costas de Somalia y exhortó a los gobiernos de la región a que celebrasen e implantasen cuanto antes un acuerdo regional para prevenir, desalentar y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques.

²⁰ MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3. En un anexo de la circular 622/Rev.1 figura un proyecto de acuerdo regional sobre cooperación en la prevención y represión de los actos de esa índole.

²¹ Anuario, 2000, Comité Marítimo Internacional.

ejecución²². También se está considerando la posibilidad de un acuerdo regional del Océano Índico occidental sobre la piratería y el robo a mano armada contra buques²³.

b) Actos terroristas contra la navegación, instalaciones en alta mar y otros intereses marítimos

63. La navegación, las instalaciones en alta mar y otros intereses marítimos pueden ser blancos de ataques terroristas, los cuales podrían tener efectos de vasto alcance y constituir así una gran amenaza a la seguridad marítima²⁴.

64. Están vigentes en la actualidad 16 instrumentos mundiales y 14 regionales, que comprenden una amplia variedad de delitos de terrorismo (véase A/62/160, párr. 120). Cabe destacar los siguientes instrumentos que se refieren concretamente a los actos de terrorismo contra la navegación, las instalaciones en alta mar y otros intereses marítimos: a) el Convenio SOLAS; b) el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su Protocolo de 2005 y c) el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (y su Protocolo de 2005). También son particularmente pertinentes las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas al control por el Estado y a las medidas de ejecución que los Estados pueden adoptar con arreglo a esta Convención (véanse párrs. 46 a 53 *supra*).

65. Algunas disposiciones del capítulo V del Convenio SOLAS (Seguridad de la navegación), así como del capítulo XI-2 (Medidas especiales para aumentar la seguridad marítima), fueron formuladas en buena parte para contrarrestar la amenaza de actos de terrorismo. En el capítulo V se indican dos tipos de sistemas de seguimiento de buques: los sistemas de información automatizada y los sistemas de identificación y seguimiento de buques a larga distancia. Los buques deben estar dotados de sistemas de información automatizada que transmitan datos sobre la identidad, el tipo, la posición, el curso, la velocidad, las condiciones de navegación y otra información relacionada con la seguridad del buque, los canales deben estar en funcionamiento en todo momento salvo cuando haya acuerdos, normas o principios internacionales que dispongan la protección de los datos de navegación.

66. El reglamento V-19.1 del Convenio SOLAS, relativo a los sistemas de identificación y seguimiento de buques a larga distancia entró en vigor el 1º de enero de 2008 y es aplicable a los buques construidos a partir del 31 de diciembre de ese año; se establece un sistema de aplicación gradual para los construidos antes de esa fecha. Una vez en funcionamiento los sistemas²⁵, los gobiernos contratantes del Convenio recibirán información acerca de los buques que naveguen a una distancia no superior a 1.000 millas náuticas de su costa, de manera de proceder al

²² Véase www.mowca.org/news3-e.htm. La Asamblea General de Ministros de la Organización aprobó recientemente una resolución que sienta las bases de los planes de acción que se han de formular para poner en práctica la Red integrada de la guardia costera (véase el documento de la OMI LEG 93/13, párr. 12 c) 1).

²³ Se celebrará en Dar es Salam del 14 al 18 de abril de 2008 una reunión subregional sobre piratería y robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental.

²⁴ Véase, el informe del Comité de Transporte Marítimo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos titulado "Security in maritime transport: risk factors and economic impact", julio de 2003.

²⁵ La intención es que estén en funcionamiento a partir del 30 de diciembre de 2008.

seguimiento del curso de los buques e identificar a aquellos que constituyan una amenaza a la seguridad marítima, así como para realizar operaciones de búsqueda y salvamento (véanse también párr. 191 *infra* y A/61/63/Add.1, párrs. 66 a 70). En octubre de 2007, el Comité de Seguridad Marítima tomó diversas decisiones a los efectos de la puesta en práctica oportuna del sistema de identificación y seguimiento (véase el documento de la OMI MSC 83/28, párrs. 6.81 a 6.96).

67. El capítulo XI-2 del Convenio SOLAS incluye una serie de medidas que apuntan a aumentar la seguridad marítima a bordo de las naves y en la interfaz entre la embarcación y el puerto, entre ellas se incluyen la obligación de los buques de cumplir el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) (véase SOLAS/CONF.5/34, anexo I, resolución 2 de la Conferencia, anexo). El Código exige que los buques y las instalaciones portuarias sean objeto de evaluaciones de la seguridad, establezcan planes de seguridad y designen oficiales de seguridad encargados de supervisar su aplicación. Si bien el Código PBIP no es aplicable a las instalaciones en alta mar (véase párr. 51), la directriz 4.19 de la parte B indica que los Estados deberían considerar la posibilidad de establecer medidas de seguridad adecuadas para las plataformas fijas y flotantes y las unidades de excavación en alta mar²⁶. Además, en la quinta Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, la OMI instó a los Estados a facilitar la interacción entre esas medidas con el Código PBIP (véase SOLAS CONF.5/34, anexo 2, resolución 7 de la Conferencia).

68. El propósito principal del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA) consiste en asegurar que se tomen medidas adecuadas contra quienes cometan actos ilícitos en contra de buques, con inclusión de la toma de buques por la fuerza, actos de violencia contra quienes estén a bordo de buques y la colocación de dispositivos a bordo de un buque que probablemente lo dañen o destruyan. Los Estados partes, una vez que los presuntos delincuentes están bajo su custodia, están obligados a procesarlos o conceder su extradición. El Convenio contiene también disposiciones relativas a la asistencia recíproca, la cooperación en la prevención de delitos y la transmisión de información entre Estados partes. El Protocolo aplica muchas de las disposiciones del Convenio a los delitos cometidos en o contra una plataforma fija emplazada en la plataforma continental.

69. Los Protocolos de 2005, una vez que entren en vigor, ampliarán la lista de delitos existentes con arreglo al Convenio SUA y su Protocolo de manera de abarcar otros actos de terrorismo. El Convenio enmendado tipificará la utilización de un buque de forma que se cause la muerte o daños o delitos graves cometidos ilícita e intencionalmente, cuando el propósito del acto sea intimidar a una población, obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o abstenerse de hacerlo y transportar a bordo de un buque a una persona que haya cometido un delito en virtud de lo dispuesto en el Convenio o con arreglo a lo dispuesto en uno de los nueve convenios internacionales contra el terrorismo enumerados en el anexo (véase también párr. 77 *infra*). En particular, el Protocolo de 2005 contiene disposiciones relativas a las visitas a buques por Estados partes

²⁶ Para mayor información, véanse A/58/65, párrs. 104 a 108 y A/59/62, párrs. 158 a 160. La OMI está examinando también los aspectos de seguridad en el caso de los buques no comprendidos en el alcance del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, véase también párr. 120 *infra*.

distintos del Estado del pabellón cuando existen motivos razonables para sospechar que el buque o una persona a bordo de él ha cometido, está cometiendo o va a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el Convenio. Con sujeción a ciertas excepciones, las visitas sólo pueden tener lugar con el consentimiento expreso del Estado del pabellón y con sujeción a diversas salvaguardias (véase también A/61/63, párrs. 96 a 100).

70. El Consejo de Seguridad ha aprobado varias resoluciones que enuncian una amplia variedad de medidas contra el terrorismo internacional (véase, por ejemplo, la resolución 1373 (2001)), entre ellas algunas que imponen a los Estados obligaciones concretas de prevenir y reprimir actos de terrorismo contra buques, instalaciones en alta mar y otros intereses marítimos. Por ejemplo, en las resoluciones 1735 (2006) y 1526 (2004) se exige a los Estados que impidan el suministro, la venta y la transferencia de armas y materiales conexos a ciertas personas, grupos, empresas o entidades contra los cuales existan sospechas de terrorismo mediante la utilización de sus buques o aeronaves del pabellón. También la Asamblea General ha aprobado diversas resoluciones relativas a la prevención y represión de los actos de terrorismo, además de importantes instrumentos contra el terrorismo (véase www.un.org/terrorism/ga).

71. A nivel regional, los instrumentos que se refieren a los actos de terrorismo incluyen el Convenio de la ASEAN sobre la lucha contra el terrorismo y el Protocolo Adicional de la Convención de la SAARC sobre la eliminación del terrorismo²⁷, que incorporan ambos los delitos indicados en otros convenios internacionales contra el terrorismo, entre ellos, el Convenio SUA y su Protocolo. Se han concertado por último diversos acuerdos, mecanismos e iniciativas de cooperación bilaterales, como por ejemplo, la Iniciativa sobre la Seguridad de los Contenedores, un acuerdo de cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y 57 puertos de otros 32 países que participan en la actualidad a fin de aumentar la seguridad de los contenedores identificando y revisando los de alto riesgo e impidiendo su manipulación en viaje (véase http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/sbi/). También se han concertado diversos acuerdos bilaterales sobre visitas a buques (véase, por ejemplo, www.state.gov/t/isn/c12386.htm).

c) Tráfico ilícito de armas de destrucción masiva

72. El tráfico ilícito por mar de armas pequeñas y armas de destrucción masiva constituye una de las principales amenazas a la seguridad marítima. El Consejo de Seguridad ha reconocido que la propagación de armas pequeñas y armas ligeras e ilícitas, ha obstaculizado el arreglo pacífico de controversias, las ha convertido en conflictos armados y ha contribuido a la prolongación de éstos (véase S/PRST/2005/7). La Asamblea General ha reconocido que la ausencia de normas internacionales comunes para la importación, la exportación y la transferencia de armas convencionales es un factor que contribuye a los conflictos, al desplazamiento de personas, el delito y el terrorismo y por ende socava la paz, la reconciliación, la seguridad, la estabilidad y el desarrollo sostenible (véase la resolución de la Asamblea General 61/89, preámbulo).

73. En el caso de las armas químicas, bacteriológicas y nucleares, el OIEA organizó recientemente la Conferencia internacional sobre el tráfico ilícito:

²⁷ Véase www.aseansec.org/19250.htm y www.saarc-sec.org. El Convenio de la ASEAN incorpora también los delitos incluidos en los Protocolos de 2005.

experiencia colectiva y perspectivas futuras, celebrada en Edimburgo del 19 al 22 de noviembre de 2007, en la que se llegaba a la conclusión, entre otras, de que el tráfico de armas nucleares ilícitas seguía constituyendo motivo de preocupación internacional y había que seguir tratando de establecer sistemas eficaces para controlar el desplazamiento de material nuclear y otros materiales radiactivos²⁸. La base de datos del OIEA sobre tráfico ilícito ha confirmado un total de 275 incidentes de posesión no autorizada de materiales nucleares y actividades delictivas conexas entre enero de 1993 y diciembre de 2006, muchos de los cuales fueron comunicados por los Estados ribereños del Mar Negro²⁹.

74. La falta de un control adecuado por parte del Estado del pabellón y el Estado del puerto es una de las dificultades que existen para supervisar los desplazamientos internacionales de armas³⁰. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige que los Estados del pabellón hagan valer un control efectivo sobre los buques que enarbolan su pabellón. Además, sus disposiciones relativas al paso inocente, el paso en tránsito, el paso por vías marítimas archipelágicas y la zona contigua son particularmente pertinentes a la prevención del tráfico ilícito de armas pequeñas y armas de destrucción en masa.

75. El tráfico ilícito de armas pequeñas está regulado por diversos instrumentos internacionales³¹; sin embargo, no existen en la actualidad instrumentos mundiales de control de esas armas que regulen concretamente el tráfico por mar. El Consejo de Seguridad ha aprobado varias resoluciones para limitar el tráfico ilícito de armas por mar, entre ellas la resolución 1701 (2006), en que se autorizaba a la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano a prestar asistencia a las autoridades de ese país para reprimir el tráfico ilícito de armas por mar dentro de las aguas territoriales libanesas (véase A/62/66/Add.1, párr. 97).

76. Existen también numerosas iniciativas internacionales para combatir el tráfico ilícito de armas pequeñas, entre ellas el Programa de Acción para la prevención, la lucha y la erradicación del tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras en todos sus aspectos (véase A/CONF.192/15, cap. IV). Se encomendó al Grupo de Expertos Gubernamentales designado por el Secretario General el mandato de examinar la viabilidad, el alcance y los proyectos de parámetros de un instrumento amplio y jurídicamente vinculante que estableciera normas internacionales comunes para la

²⁸ Véase www.pub.iaea.org/MTCD/Meetings/PDFplus/2007/cn154/EdinburghFindings.pdf.

²⁹ IAEA Illicit Trafficking Database releases latest aggregate statistics, Staff Report, 11 de septiembre de 2007, se puede consultar en <http://www.iaea.org/NewsCenter/News/2007/itdb.html>; conclusiones del Seminario Internacional, titulado "How can the Black Sea Region contribute to improved global security?", celebrado en Bucarest del 7 al 9 de junio de 2007, se puede consultar en <http://www.nonproliferation.ro/pagini/conclusions-and-recommendations.php>.

³⁰ Véase el informe del Grupo de Expertos Gubernamentales establecido de conformidad con la resolución 54/54 V de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1999, titulada "Armas pequeñas" (A/CONF.192/PC/33, párrs. 31 y 79 y 80).

³¹ Véanse, por ejemplo, el Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, sus piezas y componentes, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, la Convención de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental sobre armas pequeñas y ligeras, municiones y otros pertrechos conexos; el Convenio interamericano contra la manufactura y el tráfico ilícito de armas de fuego, municiones, explosivos y otros materiales conexos, y el Protocolo de Nairobi para la prevención, el control y la reducción de las armas pequeñas y ligeras en la región de los Grandes Lagos y el Cuerno de África.

importación, exportación y transferencia de armas convencionales y de presentar un informe a la Asamblea General en su sexagésimo tercer período de sesiones (véase la resolución de la Asamblea General 61/89, párr. 2).

77. La transferencia de armas biológicas, químicas o nucleares está regulada en diversos tratados especializados, entre ellos el Convenio de 1980 sobre la protección física de material nuclear³². Además, el Protocolo de 2005 del Convenio SUA tipificará los actos de transportar a bordo de un buque: 1) material explosivo o radiactivo a sabiendas de que se tiene la intención de utilizarlo para causar o amenazar con causar la muerte, lesiones graves o daños materiales a los efectos de intimidar a una población u obligar a un gobierno o una organización internacional a realizar un acto o abstenerse de él; 2) un arma biológica, química o nuclear a sabiendas de que se trata de un arma de esa índole; 3) material básico, material fisionable especial o equipo o material especialmente diseñado o preparado para procesar, utilizar o producir material fisionable especial, a sabiendas de que se tiene la intención de utilizarlo en una explosión nuclear o en cualquier otra actividad nuclear no sujeta a salvaguardias de conformidad con un acuerdo del OIEA de salvaguardias amplias; o 4) equipo, material o programas informáticos o tecnología conexa que contribuyan significativamente al diseño, la fabricación o la utilización de un arma biológica, química o nuclear con el fin de utilizarla con tal fin.

78. En instrumentos internacionales tales como el Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares, la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción y la Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción, se encuentran restricciones y prohibiciones a las transferencias de armas biológicas, químicas o nucleares que pueden ser también aplicables en el contexto marítimo. Cada Estado parte en la Convención sobre las armas químicas adoptará las medidas necesarias para prohibir a las personas físicas y jurídicas que se encuentren en cualquier lugar de su territorio o en cualquier lugar bajo su jurisdicción, reconocido por el derecho internacional, que realicen cualquier actividad que la Convención prohíba a un Estado Parte y promulgará también leyes penales con respecto a esas actividades; no permitirá que se realice en cualquier lugar bajo su control ninguna actividad prohibida a un Estado Parte en la Convención y hará extensiva su legislación penal a cualquier actividad prohibida a un Estado Parte por la Convención que realicen en cualquier lugar personas naturales que posean su nacionalidad de conformidad con el derecho internacional. Se ha dicho que tal vez los Estados Partes en la Convención estén sujetos a la obligación general de adoptar medidas para interrumpir o facilitar la interrupción de una transferencia de armas químicas o productos químicos en contravención con las disposiciones de la Convención ya sea en su capacidad de Estado del pabellón o de Estado ribereño y que la obligación general de cooperar que enuncia la Convención puede llevarse a la práctica, entre otras cosas, concertando acuerdos sobre visitas a buques³³.

³² También se encuentran restricciones en tratados de desarme, véase <http://disarmament.un.org/treatystatus.nsf>.

³³ Aportación de la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas. Véase también el artículo VII de la Convención sobre las Armas Químicas.

79. El Consejo de Seguridad, en su resolución 1540 (2004), instó también a los Estados a, entre otras cosas, establecer y mantener medidas apropiadas y eficaces de control fronterizo y de policía con el fin de detectar, desalentar, prevenir y combatir el tráfico y la intermediación ilícita de armas biológicas, químicas o nucleares a entidades no estatales. Instó asimismo a los Estados a cooperar para prevenir el tráfico ilícito de esas armas, sus sistemas vectores y los materiales conexos³⁴.

80. Para prevenir la proliferación de armas biológicas, químicas o nucleares y sus sistemas vectores se han establecido varios regímenes de control de exportación, entre ellos el Grupo Australia, el Régimen de Control de la Tecnología de Misiles, el Grupo de suministradores nucleares, el Acuerdo de Wassenaar y el Comité Zangger (véase <http://disarmament.un.org/wmd/expctrl.html>).

81. La Iniciativa de lucha contra la proliferación consiste en un acuerdo de cooperación entre algunos Estados para establecer una base de coordinación mediante la cual se han de disuadir y entablar los envíos de armas de destrucción en masa, sus sistemas vectores y materiales conexos desde ellas y a Estados y entidades no estatales que, según se consideren, planteen problemas de proliferación y de conformidad con una serie de principios convenidos de interdicción³⁵. Los Estados participantes se comprometen a visitar y registrar los buques que enarbolan su pabellón y contra los cuales haya sospechas razonables de que transporten armas de destrucción en masa, a considerar seriamente la posibilidad de dar su consentimiento en las circunstancias apropiadas para que otros Estados visiten y registren los buques que enarbolan su propio pabellón y a detener y registrar buques respecto de los cuales haya sospechas razonables de que se dedican al tráfico ilícito en sus aguas interiores, mar territorial o zona contigua. Se han expresado inquietudes respecto de la Iniciativa de lucha contra la proliferación (véase, por ejemplo, A/62/133, párr. 7; y SPLOS/148, párr. 85 y SPLOS/164, párr. 101).

d) Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

82. El tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por mar constituye un grave peligro para la seguridad marítima. Según se ha informado, aproximadamente el 70% del volumen total de drogas confiscadas lo son en el curso de su transporte por mar o después de éste³⁶. Los buques de pesca, las embarcaciones de recreación y los contenedores de transporte marítimo son los medios de transporte preferidos por los carteles (véase UNODC/HONLAC/2007/3). Se suele esconder la droga, sin que la tripulación lo sepa o participe entre embarques legítimos de carga en contenedores de transporte marítimo³⁶ y los buques pesqueros sirven tanto de medio de transporte como de medio de aprovisionarse y de repostar combustible en alta mar. Los carteles de la droga cambian periódicamente las pautas de transporte y las rutas marítimas a fin de

³⁴ El Centro de Asuntos de Desarme de las Naciones Unidas celebró su segundo seminario sobre la aplicación de la resolución 1540 (2004) en Gaborone los días 27 y 28 de noviembre de 2007 (véase <http://www.un.org/News/Press/docs/2007/afr1624.doc.htm>).

³⁵ Al 9 de noviembre de 2007, ocho Estados participaban en la Iniciativa y ocho habían firmado acuerdos bilaterales con los Estados Unidos sobre visitas a buques en el contexto de los principios de interdicción enunciados en la Iniciativa (<http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>).

³⁶ Aune, B. R., "Maritime drug trafficking: an underrated problem", se puede consultar en http://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/bulletin/bulletin_1990-01-01_1_page008.html. Véase también el *Informe Mundial sobre las Drogas, 2006* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.06.XI.10, vols. I y II).

evadir la detección y operar en atención a sus mercados (véase UNODC/HONLAC/2006/5).

83. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados del pabellón ejercerán de manera efectiva su control sobre los buques que enarbolan su pabellón. Con respecto a los derechos de ejecución de los Estados ribereños, son particularmente pertinentes las disposiciones relativas al paso inocente, el paso en tránsito, el paso por vías marítimas archipelágicas, la zona contigua y el derecho de persecución. En alta mar y, por extensión, en la zona económica exclusiva, la Convención dispone que todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques y que el Estado del pabellón recabará la cooperación de otros Estados cuando tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica a esa actividad (art. 108). La Convención prevé también el derecho de visita.

84. La Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, de 1988, dispone que el Estado del pabellón ha de establecer su jurisdicción respecto de los delitos cometidos a bordo de buques que enarbolan su pabellón³⁷. Su artículo 17, que sirve para llevar a la práctica el artículo 108 de la Convención sobre el Derecho del Mar, prevé la posibilidad de que un Estado Parte distinto del Estado del pabellón que tenga un motivo razonable para sospechar que una nave que esté haciendo uso de la libertad de navegación está siendo utilizada para el tráfico ilícito pida que se confirme la matrícula del Estado del pabellón y, de ser confirmada, pida autorización para adoptar las medidas que procedan con respecto a la nave. Las medidas que se tomen deben tener debidamente en cuenta los derechos y obligaciones y el ejercicio de la jurisdicción de los Estados ribereños con arreglo a la Convención sobre el Derecho del Mar.

85. A nivel regional se han aprobado dos acuerdos para facilitar la aplicación del artículo 17 de la Convención contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas y resolver otros problemas de cumplimiento de la ley en relación con el tráfico de drogas por mar. Tanto el Acuerdo de 1995 del Consejo de Europa sobre tráfico ilícito por mar en aplicación del artículo 17 de la Convención como el Acuerdo de 2003 relativo a la cooperación para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por aire y por mar en la zona del Caribe prevén la posibilidad de que un Estado parte distinto del Estado del pabellón visite y registre buques sospechosos que estén fuera del mar territorial. Según el Acuerdo relativo a la zona del Caribe no se necesita el consentimiento previo del Estado del pabellón a menos que éste haya notificado expresamente al depositario que impone ese requisito.

86. Numerosos acuerdos y mecanismos bilaterales promueven también la cooperación a los efectos de la represión del tráfico ilícito de drogas; por ejemplo, Costa Rica y los Estados Unidos de América han concertado un acuerdo que establece un programa de patrullaje conjunto para hacer cumplir la ley y el Ecuador y Colombia han concertado un acuerdo relativo al intercambio de información en

³⁷ Otros instrumentos internacionales, entre ellos la Convención única sobre estupefacientes de 1961 y la Convención sobre sustancias sicotrópicas de 1971, no contienen disposiciones que se refieran concretamente al tráfico ilícito por mar.

tiempo real por Internet sobre el desplazamiento de buques y datos básicos conexos (véase UNODC/HONLAC/2007/3, párr. 66).

87. La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, además de ayudar a los Estados a resolver problemas prácticos en la aplicación de la Convención sobre Estupefacientes, por ejemplo, la confirmación del requisito para el registro enunciado en el artículo 17³⁸, ha promovido también la cooperación y el intercambio de información entre organismos en relación con el tráfico ilícito por conducto de su programa de fiscalización de contenedores, destinado a ayudar a los organismos de policía de países en desarrollo a identificar contenedores de carga que entrañen un alto riesgo y que se está llevando a la práctica a título experimental en cuatro países³⁹. La Oficina ha abierto también cauces para el intercambio de información de manera que los Estados puedan enviar y recibir advertencias acerca del movimiento de contenedores sospechosos y ha preparado un proyecto sobre cooperación en materia de intercambio de información y represión para combatir el tráfico de cocaína desde América Latina al África occidental mediante una mayor capacidad de interceptación (véase UNODC/HONLAC/2007/2, párrs. 11 y 13). La OMI ha adoptado también directrices revisadas para la prevención y represión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional⁴⁰.

88. Los Jefes de los Organismos Nacionales encargados de Combatir el Tráfico Ilícito de Drogas han destacado la necesidad de hacer patrullas marítimas conjuntas o coordinadas con los asociados regionales, así como de la coordinación entre organismos y de una estrecha cooperación para la aplicación coercitiva de la ley a nivel internacional (UNODC/HONLAP/2006/5, párr. 5; UNODC/HONLAC/2006/5, párr. 10; UNODC/HONEURO/2007/5, párr. 4; UNODEC/HONLAF/2005/5, párr. 3). En la región de América Latina y el Caribe se han tomado varias iniciativas de cooperación o medidas nacionales (para más detalles véase también UNODC/HONLAC/2007/3). Igualmente, en Europa se ha destacado la importante función del Centro operacional para el análisis marítimo (estupefacientes) en su calidad de encargado del intercambio de inteligencia y de la coordinación operativa⁴¹. En África, la estrecha cooperación entre las autoridades policiales y la realización de operaciones conjuntas con autoridades de Europa han permitido decomisar importantes cantidades de sustancias controladas (véase UNODC/HONLAF/2005/5, párrs. 8 y 10). En Asia y el Pacífico, los Estados cooperan para combatir el tráfico ilícito de drogas mediante diversas iniciativas bilaterales y multilaterales (véase UNODC/HONLAP/2007/5 párrs. 8 a 10 y 14).

³⁸ La Oficina ha publicado la Guía Práctica para las autoridades nacionales competentes con arreglo al artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, de 1988, llamada Guía de Capacitación en la aplicación coercitiva de la ley relativa a las drogas en la actividad marítima, y el *Comentario de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.98.XI.5 (E/CN.7/590)).

³⁹ Aportación de la Oficina contra la Droga y el Delito.

⁴⁰ *Informe del Comité de Facilitación sobre su 34º período de sesiones*, FAL 34/19, párr. 7.3 y anexo 2 (resolución FAL.9 (34)).

⁴¹ UNODC/HONEURO/2007/5, párr. 2 c; el Centro consiste en un equipo de tareas intergubernamental oficioso establecido para combatir el contrabando de drogas hacia Europa por mar y lo integran España, Francia, Irlanda, Italia, los Países Bajos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

e) Contrabando y trata de personas por mar

89. Grandes números de personas siguen entrando cada año en países sin autorización y ese número incluye migrantes objeto de contrabando y víctimas de la trata de personas⁴². Los motivos de la migración clandestina son diversos e incluyen huir de un conflicto, violaciones de derechos humanos, privaciones económicas o el agotamiento de recursos naturales. La migración clandestina suele entrañar riesgos considerables, como los derivados de buques o embarcaciones que no están en condiciones de navegar, las condiciones inhumanas a bordo, o ser abandonado en el mar por los contrabandistas. En la sección C se hace referencia a los problemas con que se tropieza actualmente respecto del trato de las personas rescatadas en el mar.

90. En cuanto a las cuestiones relativas al aumento de la migración clandestina, así como la explotación y el abuso de migrantes en esas situaciones, la comunidad internacional ha reconocido la necesidad de tomar medidas urgentes en todos los planos para luchar contra la trata de personas y el contrabando de migrantes⁴³. Los países de destino, en particular observan con preocupación los problemas para mantener controles eficaces de inmigración y fronteras y luchar contra la delincuencia organizada transnacional.

91. El marco legal y normativo aplicable a la migración internacional por mar es multifacético e incluye las normas internacionales de derechos humanos, el derecho de los refugiados, las normas aplicables a la delincuencia organizada transnacional y el derecho del mar⁴⁴. Según la Convención sobre el Derecho del Mar, los Estados del pabellón ejercerán de manera efectiva el control sobre los buques que enarbolan su pabellón. En cuanto a los derechos de ejecución de otros Estados, son particularmente pertinentes a la prevención del contrabando de personas las disposiciones relativas al paso inocente, el paso en tránsito, el paso por vías marítimas archipelágicas, la zona contigua, el derecho de persecución y el derecho de visita.

92. Los instrumentos relativos al contrabando y la trata de personas incluyen el Protocolo contra el contrabando de migrantes por tierra, mar y aire y el Protocolo

⁴² En razón de la índole de la actividad resulta difícil estimar esos números. Un número sin precedente utilizó la ruta marítima para cruzar clandestinamente fronteras internacionales en 2006. Se estima que llegaron en 2007 a España, Italia, Grecia y el Yemen 18.000, 19.900, 13.000 y 29.500 personas respectivamente. El número de muertos o desaparecidos era, respectivamente, de 360, 471, 159 y 1.400 (véase www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/home). Se calcula también que sólo las dos terceras partes de los 300.000 naturales del África subsahariana que intenta cada año llegar a la Unión Europea por mar a través de sus puntos de entrada más cercanos logran hacerlo. Según informes, el número de polizones en 2006 era más del triple que el registrado en 2005 y se habían registrado 244 casos con un total de 667 polizones. Véase también en este sentido A/58/75, párrs. 110 y 111 y A/62/66, párrs. 70 y 71. Se estima que el número de personas objeto de trata a través de fronteras internacionales en todo el mundo es de 600.000 a 800.000 al año. Véase el informe de 2005 sobre las víctimas de la trata y la ley de 2000 sobre la protección contra la violencia: trata de personas; se puede consultar en www.state.gov/g/tip/rls/tiprpt/2005.

⁴³ Véase el resumen del Diálogo de alto nivel sobre la migración internacional y el desarrollo (A/61/515), párr. 17.

⁴⁴ Para información relativa a los nueve tratados internacionales fundamentales de derechos humanos, véase www.ohchr.org. Los instrumentos fundamentales del derecho internacional de los refugiados son la Convención de 1951 sobre el Estatuto de los Refugiados y su Protocolo de 1967. La más importante de las protecciones jurídicas de los refugiados consiste en la prohibición de la expulsión o devolución por la fuerza de refugiados (no devolución) (art. 33).

para prevenir, recibir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional⁴⁵. El Protocolo relativo a los migrantes autoriza a un Estado parte que no sea el Estado del pabellón a visitar o registrar un buque que haga uso de la libertad de la navegación o tomar otras medidas en su contra, cuando sospeche que está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar, previa autorización del Estado del pabellón y con cierta sujeción a ciertas salvaguardias, por ejemplo a la seguridad y al trato humano de las personas a bordo y a los derechos, las obligaciones y la jurisdicción de los Estados ribereños⁴⁶. Nada de lo dispuesto en el Protocolo afectará a los demás, derechos y obligaciones de los Estados y de las personas con arreglo al derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario y la normativa internacional de derechos humanos y, cuando sean aplicables, la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 y su Protocolo de 1967, así como el principio de no devolución consagrado en dichos instrumentos.

93. El Protocolo sobre la trata de personas exige que los Estados, entre otras obligaciones, tomen medidas a fin de evitar que se utilicen transportistas comerciales para cometer el delito de trata y de proporcionar a las víctimas asistencia y protección.

94. Antes de la adopción del Protocolo relativo a los migrantes, la OMI aprobó en 1988 medidas a título provisional y sin fuerza obligatoria para combatir las prácticas asociadas a la trata o al transporte de migrantes por mar (MSC/CIRC.896/Rev.1). Las medidas se refieren a ciertas prácticas que contravienen la seguridad en la operación de un buque, como por ejemplo violaciones del Convenio SOLAS, que constituyan un grave peligro para la vida o la salud de las personas a bordo. La OMI publica también informes semestrales de prácticas asociadas con la trata o el transporte de migrantes por mar (véase <http://www.imo.org>).

95. En la Convención de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional (véase también A/57/57, párrs. 164 a 170) se hace referencia a las cuestiones relativas a los polizones, entre otras cosas a la cooperación para prevenir la obligación de los capitanes de ocuparse del bienestar de los polizones y la división de las obligaciones una vez descubierto uno. Las medidas se han de aplicar de conformidad con los principios de protección enunciados en instrumentos internacionales, incluso en relación con el estatuto de los refugiados. La OMI publica informes trimestrales de los casos de polizones (véase <http://www.imo.org>).

96. El problema de la migración clandestina por mar ha dado lugar a una mayor cooperación entre los Estados, con inclusión de Estados de África y Europa, que se ha centrado en: 1) el control y la vigilancia de las fronteras de los países de destino y la prevención de viajes clandestinos por mar⁴⁷; 2) aumentar la

⁴⁵ Las guías legislativas de la Oficina contra la Droga y el Delito para la aplicación de los dos protocolos se pueden consultar en www.unodc.org. No hay en derecho internacional una definición general de “migrante” (E/CN.4/2000/82, párr. 25).

⁴⁶ Véase A/56/58, párrs. 228 a 233. El artículo 8 del Protocolo sigue el modelo del artículo 17 de la Convención sobre Estupefacientes (véase párr. 84 *supra*).

⁴⁷ Por ejemplo, el Organismo Europeo de Control de Fronteras (Frontex) ha establecido patrullas conjuntas con varios Estados de África a fin de interrumpir operaciones de contrabando y tráfico en sus primeras etapas en los países de origen y de disuadir de ellas.

capacidad de los países de origen para identificar a quienes necesitan protección en virtud de los instrumentos internacionales; 3) administrar la migración por cauces legales y 4) hacer frente a las causas fundamentales de la migración⁴⁸. La primera Reunión Ministerial Euromediterránea sobre Migración tuvo lugar en noviembre de 2007 y las conclusiones ministeriales convenidas en ella incluían compromisos respecto de diversos temas como la migración legal, la migración ilegal y la migración y el desarrollo (http://www.eu2007.pt/UE/vEN/Noticias_Documentos/20071119Conclusoeseuromed.htm).

97. En este contexto, uno de los problemas para los Estados consiste en la “migración mixta”, esto es, la llegada de gente en amparo de diversos medios de protección y derechos con arreglo al derecho internacional y la necesidad de darles plena protección y reconocer sus derechos⁴⁹ (véanse también párrs. 132, 154 y 221).

f) La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

98. Se ha constatado que la falta de seguridad alimentaria constituye una de las principales amenazas a la paz y la seguridad internacionales (véase A/59/565, párr. 52). En el contexto del sector pesquero, la explotación excesiva de los recursos pesqueros sigue constituyendo un grave problema para el logro de una pesca sostenible y, de esa manera, contribuye a la falta de seguridad alimentaria en todo el mundo.

99. Está reconocido que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada constituye una de las principales causas de la pesca excesiva⁵⁰. Están en juego complejas redes de actividades y entidades (véase el documento de la FAO COFI/2007/7) que han redundado en desmedro de la acción internacional en pro de la conservación y ordenación y limitado los avances hacia el logro de la seguridad alimentaria para las poblaciones dependientes y la prestación de apoyo a medios de vida sostenibles, así como a estrategias de lucha contra la pobreza para pescadores y comunidades pesqueras, particularmente de países en desarrollo.

100. Se han denunciado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en diversas regiones del mundo, tanto en alta mar como en zonas bajo la jurisdicción nacional de los Estados ribereños. Llevan a cabo esa pesca buques de Estados que pueden o no integrar organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera. También se ha establecido un vínculo entre algunas de esas actividades y la delincuencia organizada (ibíd.) y otras actividades ilícitas como, por ejemplo, las destinadas a evitar la detección, el soborno y la corrupción y la resistencia armada a operaciones de vigilancia y represión⁵¹. Los buques que se

⁴⁸ Véase, por ejemplo, la Asociación Unión Europea-África en materia de migración, movilidad y empleo. Véase también A/58/65, párr. 111, y A/62/66, párrs. 74 y 75.

⁴⁹ Aportación del ACNUR.

⁵⁰ En 2005, se estimaba que el valor total de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada iba de 4.200 a 9.500 millones de dólares. Se estimaba que el valor de esa pesca en la zona económica exclusiva de los Estados ribereños del África subsahariana era del orden de los 900 millones de dólares, lo que equivalía al 19% del valor actual de la captura en la región (Marine Resources Assessment Group Ltd., *Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries: Final Report*, 2005, párr. 6.1, se puede consultar en <http://www.high-seas.org>).

⁵¹ “Closing the net: Stopping illegal fishing on the high seas”, 2006, informe final del Grupo de trabajo ministerial sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en alta mar, cap. 2 y párr. 61, se puede consultar en: www.high-seas.org.

dedican a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada han también de contravenir con mayor probabilidad las normas y los reglamentos internacionales que rigen la seguridad de la navegación, las condiciones de trabajo y el bienestar de los pescadores.

101. Uno de los principales factores de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada consiste en que los Estados no ejercen continuamente un control efectivo respecto de los buques de pesca que enarbolan su pabellón. Estas actividades subsisten además en razón de la mayor demanda de pescado y productos de pescado (véase el documento de la FAO C 2003/21). La imposibilidad de los Estados ribereños, particularmente los Estados en desarrollo, de proceder al seguimiento, el control y la vigilancia efectivos de las actividades de pesca en las zonas bajo su jurisdicción nacional crea un entorno en que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada puede prosperar (véase también párr. 127 *infra*). Habida cuenta de la complejidad intrínseca de estas actividades de pesca, para erradicarlas es necesario, entre otras cosas, que los Estados del pabellón cumplan efectivamente sus deberes y obligaciones, que los Estados del puerto adopten medidas para ello y que se adopten también medidas relacionadas con el mercado (véanse también la sección 3 del presente documento y el capítulo VII).

102. El marco jurídico y normativo para hacer frente a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se puede encontrar en diversos instrumentos internacionales vigentes. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar enuncia un marco jurídico para que los Estados del pabellón y los Estados ribereños tomen medida con respecto a los buques que practican la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Según la Convención, los Estados del pabellón controlarán de manera efectiva los buques que enarbolan su pabellón. En alta mar, los Estados del pabellón tienen el deber 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 (art. 117). En el mar territorial, en los estrechos utilizados para la navegación internacional, en las aguas archipelágicas y en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño puede adoptar medidas para hacer cumplir sus leyes y reglamentos.

103. El Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces y el Acuerdo de la FAO, de 1993, para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar⁵² contienen también disposiciones que ponen de relieve las obligaciones de los Estados del pabellón, las medidas que deben tomar los Estados del puerto y la importancia de la cooperación internacional para hacer frente a las prácticas de pesca no sostenibles. Con respecto al Estado del puerto, el Acuerdo de las Naciones Unidas impone a los Estados Partes la obligación de tomar medidas, de conformidad con el derecho internacional, para promover la eficacia de las actividades subregionales, regionales y mundiales de conservación y ordenación. El Acuerdo dispone también el establecimiento de planes de cooperación regional y subregional como parte de organizaciones o acuerdos regionales de ordenación de la pesca que se refieran al cumplimiento, con sujeción a ciertas salvaguardias, de las normas por Estados distintos del Estado del pabellón (véanse arts. 21 y 22).

⁵² Véase una sinopsis del Acuerdo en A/59/63 y Corr.1, párrs. 41 a 52.

104. Los instrumentos sin fuerza jurídica obligatoria que apuntan a resolver el problema de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada incluyen el Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable, de 1995, el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, aprobado en 2001 en el marco del Código de Conducta (véase A/59/63 y Corr.1, párrs. 53 a 85), y el Modelo de Sistema 2005 de la FAO sobre medidas del Estado del puerto para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (véase A/CONF.210/2006/1 y Corr.1, párr. 275).

105. Los Estados y las organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera han adoptado diversas medidas de carácter multifacético y complementario para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (ibíd., párrs. 258 a 266, 268 a 273, 276 a 284 y 286 a 291). Esas medidas incluyen, por ejemplo, los regímenes de visita e inspección y las llamadas listas negativas y positivas de buques de pesca, así como medidas relacionadas con el mercado o el comercio que apuntan a impedir que lleguen al mercado pescados o productos de pescados procedentes de la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (véanse párrs. 257 y 258 *infra*). Otro instrumento importante es la investigación y el procesamiento por los Estados de quienes contravengan las medidas de conservación y ordenación (véase A/CONF.210/2006/1 y Corr.1, párrs. 285 a 291). Entre las recientes propuestas para hacer frente a la falta de control suficiente por el Estado del pabellón se incluyen la posibilidad de formular en la FAO criterios de desempeño del Estado del pabellón, así como posibles medidas contra buques que enarbolan el pabellón de Estados que no cumplan esos criterios (véanse párrs. 250 y 251 *infra*).

106. Los Estados del puerto han intensificado recientemente, tanto individualmente como colectivamente por conducto de organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera, la adopción de medidas como las de denegar servicios portuarios a los buques que se encuentren en listas de buques que practican la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada confeccionadas por organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera (véase A/62/260, párrs. 116 y 120). La FAO decidió también preparar un instrumento con fuerza jurídica obligatoria sobre normas mínimas, basadas en el Modelo de Sistema, para las medidas del Estado del puerto (véase A/62/66/Add.1, párr. 117, véanse también párrs. 253 y 254 *infra*). La FAO, la OMI y la OIT están cooperando en la preparación de instrumentos sobre la seguridad de los buques de pesca y las condiciones de trabajo de los pescadores (véanse párrs. 174 y 211 *infra*). También es pertinente en este contexto la enunciación por la OMI de medidas de seguridad relativas a los buques de Estados que no son partes en el Convenio SOLAS, con inclusión de buques pesqueros (véase párr. 120 *infra*).

g) Daño intencional e ilícito al medio marino

107. La contravención de las leyes y reglamentos sobre el medio ambiente pueden amenazar de diversa manera a la seguridad marítima. Sus efectos pueden manifestarse de muchas formas, entre ellas la pérdida de hábitats marinos, la pérdida de especies, una menor captura de pescados, la decoloración del coral y una menor biodiversidad, todo lo cual puede repercutir directamente en los intereses sociales y económicos de los Estados ribereños, causar directamente un conflicto o agravar

otras causas de conflictos como la pobreza, la migración, las enfermedades infecciosas, el mal gobierno y la menor productividad económica⁵³.

108. No todas las contravenciones han de constituir una amenaza a la seguridad marítima, pero el daño intencional e ilícito al medio marino puede ser de escala tal que amenace la seguridad de uno o más Estados⁵⁴ (véase también párr. 307). El nexo entre la delincuencia organizada y la contaminación ha quedado también cada vez más de manifiesto, como lo demuestra la labor realizada por Interpol⁵⁵.

109. Varios instrumentos internacionales se refieren a la protección y preservación del medio marino y su biodiversidad (véase en A/57/57, párrs. 277 a 496, una sinopsis de los instrumentos pertinentes). Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados adoptarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente (Parte XII) y en ellas se enuncian los derechos de ejecución de los Estados del pabellón, del puerto y ribereños, que están sujetos a una serie de salvaguardias (Parte XII, seccs. 6 y 7).

110. Las descargas desde buques están reguladas por el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (arts. 210 y 216) y el Convenio de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias se refieren concretamente al vertimiento y su Protocolo de 1996 (véase también A/62/66, párrs. 290 y 291).

111. Diversos instrumentos internacionales se refieren a los daños al medio ambiente en el contexto de actividades y conflictos militares. Por ejemplo, las partes en la Convención sobre la Prohibición de Utilizar Técnicas de Modificación Ambiental con Fines Militares u otros Fines Hostiles se comprometen a no utilizar con fines militares u otros fines hostiles técnicas de modificación ambiental que tengan efectos de vasto alcance, larga duración o graves como medio de destruir o de causar daños o lesiones a cualquier otra parte⁵⁶ (véase también párr. 69 *supra*).

⁵³ Organización del Tratado del Atlántico del Norte, *The Environment and Security*, 2005. Se puede consultar en www.nato.int.

⁵⁴ En enero de 1991 fuerzas militares del Iraq vertieron grandes cantidades de petróleo crudo en el Golfo Pérsico. El derrame resultante, considerado el peor de la historia, causó grandes daños a la fauna y los ecosistemas marinos del Golfo. El Consejo de Seguridad, en su resolución 687 (1991), reafirmó que el Iraq era responsable con arreglo al derecho internacional de las pérdidas y daños o perjuicios directos (con inclusión del daño ambiental y el agotamiento de recursos naturales).

⁵⁵ Interpol Pollution Crimes Working Group, *Assessing the links between organised crime and pollution crimes*, junio de 2006, se puede consultar en www.interpol.int/Public/EnvironmentalCrime/Pollution/organizedCrime.pdf.

⁵⁶ Se entiende por técnicas de modificación ambiental “todas las técnicas que tienen por objeto alterar —mediante la manipulación deliberada de los procesos naturales— la dinámica, composición o estructura de la Tierra, incluida su biótica, su litosfera, su hidrosfera o su atmósfera, o del espacio ultraterrestre” (art. II). Como ejemplos de fenómenos que podría causar la utilización de esta técnica cabe mencionar los tsunamis, una perturbación del equilibrio ecológico de una región o cambios en las corrientes oceánicas (véase *Understandings regarding the Convention* en <http://disarmament.un.org/TreatyStatus.nsf>). Son también pertinentes en este contexto otros instrumentos como la Convención sobre las armas biológicas, la Convención

112. Hay numerosas iniciativas en el plano internacional para combatir los daños intencionales e ilícitos al medio marino. En la sexta reunión ministerial, los miembros de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur aprobaron la Declaración Final de Luanda y el Plan de Acción de Luanda (véase A/61/1019, anexos I y II), en que se alienta a los miembros de la zona a “promover proyectos conjuntos para explorar la capacidad institucional existente a fin de combatir los derrames y vertimientos ilícitos de desechos tóxicos”⁵⁷. En la región del Mar Negro, se llevó a cabo con buenos resultados un proyecto piloto de sistema de observación del tráfico de buques e información sobre contaminación, que servirá de base para aumentar la capacidad de detectar vertimientos ilícitos. En el Mar Báltico hay diversas iniciativas, entre ellas un sistema de pronóstico del desplazamiento de petróleo, con información procedente del sistema de identificación de bordo de la Comisión de Helsinki, que sirven para hacer más estricto el cumplimiento por los buques de las normas internacionales. Además, en 2007, tras la celebración de acuerdos con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, se ha ampliado la vigilancia por satélite del Mar Báltico a fin de mejorar la detección de derrames ilícitos de petróleo⁵⁸. En el Mar del Norte, los Estados realizan operaciones periódicas de vigilancia aérea para, entre otras cosas, disuadir a buques e instalaciones en alta mar de contravenir las normas y los estándares internacionalmente convenidos para la lucha contra la contaminación (véase www.bonnagreement.org/eng/html/welcome.html).

113. El 16° Foro Económico y Medioambiental de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa estará dedicado al tema de la cooperación en la zona de la OSCE en materia de vías navegables internas y marítimas para aumentar la seguridad y proteger el medio ambiente⁵⁹. En el marco de la Iniciativa sobre Medioambiente y Seguridad, que apunta a evaluar y resolver problemas ambientales que constituyan o se consideren una amenaza a la seguridad, la estabilidad social y la paz, la salud humana o los medios de vida sostenibles dentro de las fronteras nacionales y a través de ellas en regiones expuestas a conflictos, se han tenido también en cuenta aspectos relativos a la seguridad y protección en el mar. Se han hecho evaluaciones de la relación entre medio ambiente y seguridad en la parte meridional de Europa oriental, la parte meridional del Cáucaso y el Asia central⁶⁰. La seguridad ambiental constituye también uno de los cuatro temas de la Iniciativa sobre Seguridad en los Océanos. En este contexto, en 2005 y 2007, respectivamente, se celebraron dos conferencias regionales para el Mediterráneo y el Gran Caribe (véase <http://www.acops.org> y <http://www.osi-int.org>).

3. Problemas actuales en la protección y vigilancia en el mar

114. La comunidad internacional está tomando medidas a todos los niveles para hacer frente a las amenazas a la seguridad marítima; sin embargo, habrá que seguir haciéndolo, en particular para dar mayor efectividad al marco jurídico internacional, hacer cumplir de forma más estricta las medidas de protección y vigilancia en el

sobre las Armas Químicas y el Tratado sobre Prohibición de emplazar armas nucleares y otras armas de destrucción en masa en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo.

⁵⁷ Aportación del Departamento de Asuntos Políticos de la Secretaría. Véase también el párrafo 141 *infra*.

⁵⁸ Aportación de la Comisión de Helsinki al presente informe.

⁵⁹ Aportación de la OSCE.

⁶⁰ *Ibid*; véase <http://www.envsec.org>.

mar, así como para la formación de capacidad, la cooperación y la coordinación. También hay que prestar atención a las cuestiones relativas a los posibles efectos de las medidas para mejorar la protección y vigilancia en el mar. Los factores económicos, sociales y políticos que se encuentran en la base de muchas de las amenazas a la seguridad marítima, la pobreza, el conflicto, el mal gobierno y la falta de capacidad entre ellos, también revisten importancia y hay que tenerlos en cuenta, si bien en el presente capítulo no se hace referencia exhaustiva a ellos.

a) Hacer más eficaz el marco jurídico internacional

115. La labor actual encaminada a hacer más eficaz el marco jurídico internacional relativo a la protección y vigilancia en el mar ha apuntado a una mayor participación en los instrumentos internacionales correspondientes, a formular el marco jurídico para llevar a la práctica y hacer cumplir esos instrumentos a todos los niveles, a formular nuevas normas y reglamentos internacionales en la materia y a incrementar la capacidad de los Estados.

116. La participación en algunos instrumentos, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es amplia, pero hay otros en que debe aumentar para hacerlos más eficaces. La Asamblea General ha instado reiteradamente a los Estados a hacerse partes en la Convención sobre el Derecho del Mar y en otros instrumentos que se refieren a la protección y vigilancia en el mar y a tomar medidas para asegurarse de que se apliquen efectivamente. Es importante que los Estados que quieran hacerse partes en instrumentos sobre seguridad marítima cuenten con la asistencia y los recursos que necesitan para participar en ellos y para adoptar medidas a fin de poner efectivamente en práctica sus disposiciones.

117. Desde el punto de vista de la ejecución, es importante que los Estados establezcan una estructura nacional para aplicar y hacer cumplir las normas y los estándares enunciados en instrumentos internacionales. En particular, los Estados pueden promulgar legislación que sea aplicable a los buques que enarbolan su pabellón dondequiera que se encuentren. Sería útil para los Estados ribereños tener una estructura jurídica que les permitiera interceptar y visitar buques que constituyan una amenaza para la seguridad marítima, en la medida en que lo autorice el derecho internacional, así como investigar y procesar a los presuntos delincuentes. La cooperación y la coordinación entre legisladores, autoridades nacionales encargadas de hacer cumplir las medidas de seguridad marítima y la industria privada pueden también hacer más efectiva la legislación. La formación de capacidad puede facilitar el establecimiento de una estructura jurídica nacional.

118. Puede corresponder a las guías legislativas y las leyes modelo, así como a los programas de capacitación para legisladores y a otras formas de asistencia técnica un importante papel en la tarea de promover la redacción de leyes que pongan en práctica las normas y reglamentos. A este respecto hay que destacar la función de organizaciones internacionales tales como la OMI, la OIT y la Oficina contra la Droga y el Delito en la preparación de guías legislativas, leyes modelo y orientación acerca de la aplicación de los instrumentos sobre seguridad marítima.

119. También se están tomando medidas para desarrollar aún más la estructura jurídica internacional relativa a la protección y vigilancia en el mar. Algunos instrumentos vigentes han sido complementados ya mediante protocolos adicionales o acuerdos regionales (véanse párrs. 62, 64, 71 y 85 *supra*). Ciertos Estados han

concertado también acuerdos bilaterales para hacer frente a las amenazas a la seguridad marítima (véanse párrs. 71 y 86 *supra*).

120. También se estudian o preparan instrumentos nuevos (véanse párrs. 62, 76 y 106 *supra*). Por ejemplo, la OMI está formulando directrices no obligatorias acerca de las disposiciones de seguridad de los buques que no estén comprendidos en el alcance del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS ni del Código PBIP⁶¹. La Asamblea General ha instado también a los Estados a que, en cooperación con la OMI, mejoren la protección de las instalaciones en alta mar mediante la adopción de medidas relacionadas con la prevención, la denuncia y la investigación de los actos de violencia contra esas instalaciones y a que pongan en práctica esas medidas mediante leyes nacionales con el fin de asegurar su cumplimiento debido y apropiado (véase la resolución de la Asamblea General 62/215, párr. 62).

b) Aplicación más estricta de las medidas de protección y vigilancia en el mar

121. La aplicación más estricta de los instrumentos internacionales relativos a la protección y vigilancia en el mar sigue siendo un importante problema para la comunidad internacional en nuestros días. La Asamblea General, en sus resoluciones anuales sobre los océanos y el derecho del mar y sobre la pesca sostenible, ha instado reiteradamente a los Estados a aplicar en forma efectiva los instrumentos internacionales relativos a la seguridad marítima (*ibíd.*, párrs. 53, 67 y 76). En algunos casos, los problemas relacionados con la aplicación son consecuencia de la falta de recursos y de capacidad, y por lo tanto, se necesita asistencia técnica y financiera de Estados u organizaciones internacionales. En otros casos, el grado de aplicación refleja el grado de compromiso político.

122. *Aplicación por el Estado del pabellón.* Cabe al Estado del pabellón un papel central en la aplicación de los instrumentos de protección y vigilancia en el mar, por lo que debe cerciorarse de ejercer sus obligaciones con respecto a los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón antes de matricularlos y, en el contexto de la pesca en alta mar, antes de autorizar que se utilice un buque para pescar en alta mar⁶². La Asamblea General ha instado a los Estados del pabellón que no tengan una administración marítima eficaz ni un marco jurídico apropiado a establecer o mejorar la capacidad de infraestructura, legislación y aplicación coercitiva necesaria para cumplir eficazmente las obligaciones derivadas del derecho internacional y, hasta que adopten esas medidas, a considerar la posibilidad de denegar a nuevos buques la autorización para enarbolar su pabellón, suspender la matriculación o instituir sistemas de matrícula. La Asamblea ha exhortado a los Estados del pabellón y a los Estados del puerto a que adopten todas las medidas compatibles con el derecho internacional que sean necesarias para prevenir la explotación de buques deficientes (*ibíd.*, párr. 78). También son pertinentes en este contexto las observaciones de la Reunión Consultiva ad hoc de altos funcionarios representantes de organizaciones internacionales que organizó la OMI en 2005 para examinar el tema de la “relación auténtica”, con inclusión de las posibles consecuencias del incumplimiento de los derechos y las obligaciones de los Estados del pabellón (véase A/61/160, anexo).

⁶¹ Aportación de la OMI (véase MSC 83/28, págs. 18 a 25).

⁶² Convención sobre el Derecho del Mar, artículo 94. El Acuerdo relativo a las poblaciones de peces dispone que los Estados Partes han de llevar un registro nacional de buques pesqueros autorizados para pescar en alta mar (art. 18).

123. El proceso de matrícula del buque es un componente esencial en el cumplimiento de las obligaciones del Estado del pabellón, y sirve para que éste verifique el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales e impida que los buques con un historial de incumplimiento de esas normas enarboleden un pabellón⁶³. Además, los Estados necesitan la información reunida en el proceso de matrícula al tomar medidas contra buques utilizados para actividades ilícitas y en el procesamiento ulterior; la información puede utilizarse también a los efectos de hacer valer en mayor medida la responsabilidad de los propietarios y armadores de buques. También es importante que las listas de matrícula, que a veces no incluyen a los buques pequeños ni a los buques de pesca, a los que se considera cada vez más un problema de seguridad, sean completas.

124. El Estado del pabellón puede recabar la cooperación de otros Estados para quedar en mejores condiciones de cumplir las obligaciones internacionales. Por ejemplo, tal vez sea difícil para un Estado del pabellón, si no cuenta con la colaboración de otros Estados, reunir pruebas y otras informaciones suficientes para procesar a los autores de actos ilícitos cometidos fuera de las proximidades de sus costas o tomar actos administrativos contra ellos (véase, por ejemplo, art. 217 5) de la Convención sobre el Derecho del Mar). Algunos instrumentos internacionales prevén la posibilidad de que el Estado del pabellón consienta en que otros Estados visiten buques que enarboleden su pabellón (véanse párrs. 69, 84, 85, 92 y 103 *supra*). El consentimiento puede darse en cada caso concreto o, en ciertas circunstancias, con antelación y puede o no estar sujeto a condiciones.

125. *Control por el Estado del puerto.* Cabe al Estado del puerto un importante papel de complemento en la tarea de que haya mayor protección y vigilancia en el mar, ya que los buques, la carga y la tripulación están más al alcance de las autoridades de gobierno cuando se encuentran en puerto. Además, la capacidad del Estado del puerto para tomar medidas eficaces con ese fin, depende entre otras cosas, del marco legislativo y regulador, la capacidad de ejecución y los acuerdos de cooperación que tengan con otros Estados. La transmisión de información entre Estados puede también servir al Estado del puerto para determinar cuándo entran a un puerto o se encuentran en él buques o individuos sospechosos de actividades prohibidas. La falta de un control efectivo por parte del Estado del puerto puede dar lugar a la aparición de “puertos de conveniencia”⁵¹, en los que, por ejemplo, es posible contrabandear con facilidad a personas y mercancías y los operadores que practican la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada pueden descargar la captura y transbordarla porque los controles son limitados (véase párr. 252)⁶⁴. Habrá que alentar a compartir experiencias y mejores prácticas mediante la publicación de directrices y la preparación de programas de formación sobre los procedimientos necesarios para las medidas del Estado del puerto (véanse párrs. 195 y 196 *supra*).

⁶³ En el contexto de la pesca se ha propuesto establecer un completo registro mundial de los buques de pesca para ayudar a combatir la práctica del cambio de bandera. En cuanto a las posibles medidas para contrarrestar el incumplimiento, el Consejo de la OMI observó que la suspensión de la matriculación podía ser contraproducente y llevar a que los buques se matricularan en países que no daban cumplimiento estricto al requisito de la “relación auténtica” estipulado por la Convención sobre el Derecho del Mar (véase A/62/66, párr. 58).

⁶⁴ Las medidas que puede tomar el Estado del puerto respecto de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y en el contexto de la seguridad marítima y la protección ambiental se describen en los párrafos 106, 252 a 254 (pesca ilegal, no declarada y no reglamentada) y 195 y 196 del presente informe.

126. El Estado del puerto, al establecer y poner en práctica medidas, debe tener debidamente en cuenta sus efectos en la navegación y el comercio internacional, así como en la salud, la seguridad y el bienestar de la gente de mar. Las medidas de protección y vigilancia en los puertos deben aplicarse de manera justa y no discriminatoria en aras de su legitimidad y para minimizar los trastornos al comercio.

127. *Aplicación por el Estado ribereño.* La Convención sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos establecen que el Estado ribereño tiene jurisdicción para aplicar su legislación y hacerla cumplir en el mar territorial y también en la zona continua y la zona económica exclusiva con respecto a ciertos peligros concretos para la seguridad marítima. Sin embargo, algunos Estados en desarrollo carecen de capacidad para ejercer su jurisdicción a este respecto, lo que puede tener graves consecuencias en cuanto a la protección y vigilancia en el mar (véanse también párrs. 133 a 137 *infra*). Por ejemplo, los Estados ribereños, particularmente Estados en desarrollo, que no pueden supervisar y controlar las actividades de pesca en zonas sujetas a su jurisdicción nacional pueden crear sin darse cuenta un entorno en el que prospere la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Asimismo, los buques contra los cuales haya sospechas de haber cometido actos ilícitos en alta mar o en la zona económica exclusiva de un Estado ribereño pueden tratar de evadirse entrando al mar territorial de un Estado que no tiene capacidad para hacer cumplir las normas.

128. La transmisión de información, incluso sobre listas de buques que se hayan dedicado anteriormente a actividades ilícitas, puede servir para que los Estados determinen qué buques han de controlar. Igualmente, las patrullas conjuntas o las actividades de ejecución tales como las propuestas en el marco de la red subregional integrada de la guardia costera de la Organización Marítima para África Occidental y Central pueden mejorar la aplicación y el cumplimiento de las normas (véase párr. 62 *supra*). Se espera que los Estados miembros de esa Organización puedan aplicar las normas en forma más eficiente y a un menor costo mediante patrullas conjuntas en un prolongado tramo de la costa y permitiendo a un Estado participante el ingreso al mar territorial de otro para proseguir las medidas de ejecución que estaba tomando. Las patrullas conjuntas de la Organización estarán destinadas a combatir una gran variedad de problemas de seguridad marítima, como la piratería y el robo a mano armada contra buques, la contaminación, la pesca ilícita y la migración clandestina (véase A/61/63/Add.1, párr. 62).

129. En los casos en que la falta de un acuerdo sobre la delimitación de zonas marítimas entre Estados entrase la aplicación y el cumplimiento de medidas de protección y vigilancia en el mar, se puede recurrir a sistemas flexibles de cooperación, bilaterales o regionales, para hacer frente a amenazas comunes sin perjuicios de los derechos de los Estados de que se trate.

130. *Evaluación de la aplicación.* La evaluación es importante para aplicar de manera más estricta las medidas de protección y vigilancia en el mar y sirve también para determinar qué obstáculos se interponen a una aplicación efectiva. El grado de aplicación puede determinarse muchas veces mediante los informes de Estados y organismos internacionales. Tal vez sea útil también a este respecto la información proporcionada por organizaciones no gubernamentales y la presentación obligatoria de informes, como se prevé en varias resoluciones del Consejo de Seguridad, puede también servir de base para la evaluación. Por ejemplo, la Dirección Ejecutiva del

Comité contra el Terrorismo se dedica a supervisar la aplicación por los Estados Miembros de la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad. Prepara evaluaciones de los informes presentados por Estados Miembros y hace visitas a los Estados, con la aprobación de éstos, a fin de determinar la necesidad de asistencia técnica o medidas de otra índole para ayudar a poner en práctica la resolución 1373 (2001) y a proponer soluciones en ese contexto⁶⁵. Aporta otra contribución al constatar y promover las mejores prácticas internacionales en la materia, así como códigos y normas que los Estados pueden adoptar para aplicar en forma eficaz la resolución.

131. Las auditorías e inspecciones voluntarias pueden también ser un medio importante en la evaluación del grado de aplicación de los instrumentos (véanse también párrs. 193 y 194 *infra*). Las evaluaciones pueden indicar qué cabe mejorar y a quiénes hay que dirigir las medidas de formación de capacidad. Por ejemplo, recientemente se pidió a la OMI que considerara la posibilidad de ampliar el alcance de su plan voluntario de auditoría para incluir cuestiones relativas a la protección y vigilancia en el mar y otras que en la actualidad no abarca (resolución A.975(24) de la Asamblea de la OMI). Además de formular criterios para evaluar la actuación de los Estados del pabellón (véanse párrs. 105 y 250 del presente informe), se ha sugerido que la FAO considere también la posibilidad de establecer un plan de auditorías con respecto a las obligaciones de los Estados en el contexto de la ordenación de la pesca a título de Estado del pabellón, Estado del puerto, Estado ribereño y Estado de mercado⁶⁶.

132. Por último, en el contexto de la aplicación de las medidas de protección y vigilancia en el mar también es importante tener en cuenta las salvaguardias incorporadas en diversos instrumentos para preservar los intereses de individuos, entidades y Estados. Estas salvaguardias obedecen a la necesidad de establecer un equilibrio entre los intentos por hacer frente a las amenazas a la seguridad marítima y preservar los derechos e intereses de los Estados ribereños y del pabellón en las diversas zonas marítimas, atender a la seguridad del buque y quienes se encuentren a bordo y proteger los derechos de las personas con arreglo al derecho internacional (véanse, por ejemplo, párrs. 69, 92, 103, 109, 153 y 156 del presente informe).

c) Formar mayor capacidad

133. Como se ha señalado, los Estados necesitan asistencia y recursos para participar en los instrumentos sobre protección y vigilancia en el mar y adoptar medidas para aplicar eficazmente sus disposiciones. Si bien existen ya diversas iniciativas para aumentar la capacidad de los Estados, es necesario en todo momento prestar asistencia a los países en desarrollo para que adopten medidas relativas a la protección y vigilancia en el mar, habida cuenta del costo que entrañan y de la necesidad de conocimientos especializados, equipo y tecnología. Un mayor número de iniciativas de formación de capacidad, con destinatarios más precisos, puede poner a todos los Estados en condiciones de aportar una mejor contribución al mantenimiento de la seguridad marítima. A este respecto, la Asamblea General ha instado reiteradamente a los Estados a que tomen medidas en relación con la

⁶⁵ Aportación de la Dirección Ejecutiva contra el Terrorismo.

⁶⁶ Informe del segundo período de sesiones del Grupo especial de trabajo FAO/OMI sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, Roma, 16 a 18 de julio de 2007 (documento de la OMI MSC 83/INF.12, anexo).

formación de capacidad, incluso en el contexto de la seguridad marítima (véase, por ejemplo, la resolución 62/215, párr. 62).

134. También es importante que los Estados cuenten con la capacidad necesaria para hacer cumplir la ley. La falta de capacidad y recursos para esos efectos constituye grandes problemas en los países en desarrollo. La asistencia financiera y la transferencia de equipo y tecnología puede aumentar esa capacidad. A veces los Estados del pabellón no tienen los recursos ni el equipo necesario para supervisar y controlar a sus buques y cerciorarse así de que cumplan con sus obligaciones internacionales. A este respecto, la tecnología moderna permite tener a mano mucha más información sobre esos buques. Los Estados del puerto tropiezan con obstáculos económicos y tecnológicos para registrar efectivamente los cargamentos y los Estados ribereños necesitan recursos y equipo especializado para controlar a los buques, incluidas las lanchas de alta velocidad, a los efectos de identificar los buques sospechosos de contravenir las leyes o los reglamentos, detectar su paradero y aprehenderlos. Los pequeños Estados insulares en desarrollo, en particular, necesitan más capacidad para vigilar y controlar los buques de pesca extranjeros. Los buques de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada tienden a operar en zonas costeras en que la capacidad para hacer cumplir la ley es reducida (véanse párrs. 101 y 127 *supra*)⁶⁷. La falta de recursos puede hacer que algunos Estados ribereños traten de neutralizar algunas amenazas a costa de otras.

135. La asistencia puede proporcionarse por cauces multilaterales o bilaterales. Como ejemplos recientes de asistencia bilateral cabe mencionar el Programa de Patrulleras del Pacífico, establecido a fin de aumentar la capacidad de vigilancia de los países insulares del Pacífico (véase A/62/260, párrs. 175 y 176), y el suministro por los Estados Unidos de equipo y patrulleras a Indonesia para la defensa y vigilancia marítimas en la región del Asia sudoriental⁶⁸.

136. Para subsanar la falta de experiencia y especialización se puede recurrir a programas de capacitación u otros programas de formación de capacidad, a la preparación de guías normativas y a la prestación de asesoramiento de expertos u otras formas de asistencia técnica. Por ejemplo, el Banco Mundial, la Organización Aduanera Mundial y otras organizaciones internacionales están considerando la posibilidad de preparar un manual sobre seguridad de la cadena de abastecimiento para proporcionar información a las autoridades y a los círculos industriales acerca de las novedades en ese campo. El Programa Integrado de Cooperación Técnica de la OMI es una fuente de asistencia técnica y formación de capacidad para los Estados en desarrollo en relación con las medidas que deben tomarse con arreglo al capítulo XII-2 del Convenio SOLAS y al Código PBIP. La OMI, como parte de sus actividades, ha organizado seminarios regionales sobre seguridad marítima con participación de otras organizaciones competentes⁶⁹. La OIT ofrece en la actualidad seminarios o programas de capacitación acerca de la aplicación del Código de

⁶⁷ Indonesia informó recientemente de que, en vista de la falta de recursos para hacer cumplir la ley, las pérdidas procedentes de la pesca ilegal frente a la costa de la provincia de Sumatra eran del orden de los 875.000 millones de rupias indonesias cada año, 22 de enero de 2008 (Kompas Cyber Media, www.kompas.com).

⁶⁸ “US gives 15 patrol boats to Indonesian police”, sitio web de *The Jakarta Post*, 17 de enero de 2008; “Indonesian government to install seven US radars in Makassar Strait”, agencia de noticias Antara, 22 de enero de 2008.

⁶⁹ Se celebraron seminarios regionales en Senegal en octubre de 2006 y Bahrein en abril de 2007. Véase MSC 82/24, párrs. 17.19 a 17.23 y A/62/66/Add.1, párr. 96.

la OIT/OMI sobre la práctica en materia de seguridad en los puertos (2004)⁷⁰. También la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito presta asistencia técnica para combatir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, los actos de terrorismo contra el transporte marítimo, las instalaciones en alta mar u otros intereses marítimos y para combatir la trata de personas por diversos medios, entre ellos la publicación del Manual para la lucha contra la trata de personas y la Iniciativa mundial de las Naciones Unidas para luchar contra la trata de personas.

137. Un planteamiento integrado de la protección y vigilancia en el mar es otro medio importante de aumentar la capacidad de los Estados. Por ejemplo, mediante patrullas conjuntas o actividades conjuntas en los planos subregional o regional para neutralizar más una amenaza para la seguridad marítima se puede lograr una mayor eficiencia a un costo menor (véanse párrs. 128 y 139 del presente informe).

d) Mayor cooperación y coordinación en relación con la protección y vigilancia en el mar

138. Una mayor cooperación en los planos nacional e internacional puede ser fundamental para hacer frente a los problemas que entraña la seguridad marítima, incluso con respecto a la aplicación y al cumplimiento de los instrumentos internacionales y la formación de capacidad en los Estados. La Asamblea General, en el contexto de sus resoluciones sobre los océanos y el derecho del mar, ha instado sistemáticamente a los Estados a que tomen medidas para aumentar la cooperación en todos los niveles, incluso con respecto a la seguridad marítima.

139. Los mecanismos de cooperación formales o ad hoc pueden facilitar la aplicación de los instrumentos internacionales y, al mismo tiempo, minimizar los gastos que entraña al hacer posible, entre otras cosas, que se compartan información, recursos y experiencias. Por ejemplo, los Estados miembros de la Organización de los Estados del Caribe Oriental (en colaboración con Barbados) realizan sus actividades de protección y vigilancia en el mar a través del Sistema de seguridad regional, que consiste en un acuerdo internacional de defensa y seguridad en esa región. El Sistema promueve la cooperación entre los Estados miembros para hacer frente a las amenazas a la seguridad nacional, la prevención e interceptación del tráfico ilícito de estupefacientes, el control de la inmigración, la protección de la pesca, el control de la contaminación, la búsqueda y salvamento y la protección de las instalaciones en alta mar y de la zona económica exclusiva. El Sistema imparte también capacitación para actividades conjuntas en mar y tierra, el socorro en casos de desastre, operaciones de lucha contra la droga y el terrorismo y la reunión y difusión de inteligencia⁷¹. Los Estados miembros de la ASEAN cooperan sobre una amplia base en cuestiones de protección y vigilancia en el mar y están considerando la posibilidad de establecer un foro marítimo de la ASEAN a fin de intercambiar ideas sobre cuestiones de seguridad marítima y cuestiones transectoriales más generales tales como la protección del medio ambiente, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el contrabando y el transporte marítimo. Esos Estados han

⁷⁰ Aportación de la OIT.

⁷¹ Aportación de la Organización de los Estados del Caribe Oriental.

destacado la necesidad de un planteamiento coordinado que incluya la cooperación entre organismos de gobierno y el sector privado⁷².

140. Una importante novedad con respecto a la pesca en alta mar consiste en el establecimiento de la Red Internacional de supervisión, control y vigilancia, de carácter voluntario, que apunta a estrechar la cooperación y aumentar la reunión y el intercambio de información entre las instituciones nacionales dedicadas a actividades de supervisión, control y vigilancia. El Acuerdo de cooperación regional para reprimir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia, y su Centro de Información, sirven de ejemplo reciente de mecanismo para compartir información a fin de combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques.

141. Las patrullas conjuntas constituyen otro medio de aumentar la seguridad y reducir los recursos que necesitan los Estados. Como ejemplo cabe mencionar las patrullas conjuntas de Estados de la Organización del Tratado del Atlántico del Norte, de Frontex y varios Estados de África y la red integrada de la guardia costera de la Organización Marítima para África Occidental y Central que se ha propuesto (véanse párrs. 62 y 128 *supra*). Hay numerosos ejemplos de otras patrullas o ejercicios navales conjuntos a nivel regional o bilateral⁷³. Esas actividades conjuntas se refieren no sólo a determinados peligros para la seguridad marítima sino que constituyen también medidas de fomento de la confianza, que hacen aumentar la cooperación. En algunos casos, las zonas de paz en el mar han servido de plataforma para la cooperación regional sobre cuestiones de seguridad marítima no convencionales. En el Plan de Acción de Luanda (véase párr. 112 *supra*), por ejemplo, se insta entre otras cosas a una mayor cooperación regional y acción conjunta en la prevención del delito y la lucha contra actividades ilícitas tales como el tráfico de drogas, el comercio ilícito de armas pequeñas y armas ligeras y otros delitos organizados transnacionales y la piratería. Se insta también a tomar medidas para aumentar el control del Estado del pabellón, proteger y promover los derechos humanos de la gente de mar, combatir los vertimientos ilegales y hacer frente a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada⁷⁴.

142. A nivel nacional, una mayor cooperación entre las autoridades competentes de gobierno puede constituir uno de los medios más económicos de facilitar el establecimiento y la aplicación eficaces de medidas de protección y vigilancia en el mar. Por ejemplo, una mayor coordinación entre los organismos nacionales encargados de hacer cumplir la ley y los organismos legislativos o reguladores puede facilitar el establecimiento de normas y reglamentos más eficientes y asegurar que los recursos se distribuyan adecuadamente y las medidas tengan objetivos adecuados. Además, la cooperación entre los diversos organismos encargados de hacer cumplir la ley y las fuerzas armadas dedicadas a llevar a la práctica las iniciativas de vigilancia en el mar sirve para utilizar en forma eficiente los recursos y dar mayor eficacia a todo el proceso.

⁷² Los Estados miembros han destacado también la importancia de hacer frente a las causas fundamentales de las amenazas; aportación de la ASEAN.

⁷³ Por ejemplo, fuerzas navales de Argelia y Francia llevaron a cabo ejercicios conjuntos de vigilancia y seguridad marítima del 15 al 29 de enero de 2008. "French, Algerian navies carry out joint exercises in the Mediterranean", Agencia France Press, París, 31 de enero de 2008.

⁷⁴ Véase Surya Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law* (Oxford, Clarendon Press, 1996).

143. También cabe a las organizaciones internacionales desempeñar un papel importante en el aumento de la protección y vigilancia en el mar. Una amplia variedad de organizaciones de esa índole prestan asistencia en la formulación y aplicación de instrumentos de seguridad marítima, así como en iniciativas de formación de capacidad, de conformidad con sus respectivos mandatos.

144. La cooperación y la coordinación entre organizaciones internacionales son importantes para evitar la duplicación de tareas, mancomunar recursos y pericia, reducir gastos y aprovechar la especialización de cada organización. Hay varias iniciativas de colaboración en curso a este respecto y ha aumentado considerablemente la comunicación entre las organizaciones internacionales que realizan actividades en este campo.

145. Con respecto a la pesca, la cooperación y coordinación entre las organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera reviste particular importancia para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, habida cuenta del carácter multijurisdiccional de estas actividades. Ya se han tomado importantes iniciativas de cooperación como, por ejemplo, el reconocimiento recíproco de las listas de buques que se dedican a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y la confección de una lista común de esos buques (véase la resolución 62/177, párr. 44). La Asamblea General ha instado reiteradamente a los Estados a estrechar la cooperación en esta materia mediante el establecimiento de organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera en las zonas de la alta mar actualmente no sujetas a regulación⁷⁵ y reforzando y modernizando los mandatos de esas organizaciones o acuerdos y las medidas que adoptan⁷⁶.

146. Si bien se ha avanzado mucho en la tarea, se requiere una mayor labor concertada para estrechar la cooperación y coordinación entre los Estados en todos los niveles y establecer mejores nexos entre los distintos órganos y organizaciones que se ocupan de diferentes sectores en los planos nacional, regional y mundial.

e) El posible impacto de las medidas para aumentar la protección y vigilancia en el mar

147. Las medidas de protección y vigilancia en el mar pueden surtir efectos sobre las personas, el Estado y los círculos marítimos de distinta manera. En la presente subsección se examinarán algunos de sus efectos desde el punto de vista económico, humanitario y ambiental.

i) Efectos económicos

148. La institución de medidas para hacer frente a las amenazas a la seguridad marítima entraña tanto beneficios como costos para los Estados, la industria y, en última instancia, los consumidores. La infraestructura pública, el equipo y las inversiones en tecnología nuevos y la capacitación y la dotación de personal adicionales que se necesitan para hacer frente a los problemas de protección y vigilancia en el mar pueden entrañar costos directos. Los costos indirectos pueden

⁷⁵ Véase A/62/66/Add.1, párrs. 131 a 134, información detallada sobre el establecimiento de nuevos acuerdos u organizaciones regionales de ordenación pesquera.

⁷⁶ Documento final de la Conferencia de Examen del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces, Nueva York, 22 a 26 de mayo de 2006 (A/CONF.210/2006/15), anexo, párr. 32; y resolución de la Asamblea General 61/105, párrs. 66 y 70 a 75.

consistir en demoras en el transporte marítimo y trastornos en las corrientes de comercio debidos al aumento de los costos de transporte y de transacción⁷⁷. Sin embargo, las medidas que se tomen pueden reportar también beneficios directos e indirectos que compensan en parte su costo, entre ellos una mayor eficiencia en los puertos y en los procesos de la cadena de abastecimiento y un menor costo de los seguros y por concepto de prevención de robos⁷⁸. Es difícil estimar el costo que entrañaría no hacer frente a las amenazas.

149. En los estudios sobre las medidas instituidas para mejorar la seguridad en el transporte marítimo y la cadena de abastecimiento se pueden encontrar indicaciones del costo posible. Por ejemplo, el costo total de poner en práctica el Código PBIP en los puertos es del orden de los 1.100 a los 2.300 millones de dólares inicialmente y, después, de 400 a 900 millones de dólares cada año⁷⁹. El costo que entrañará para los armadores el cumplimiento del Código se calcula en por lo menos 1.200 millones de dólares inicialmente y 730 millones de dólares por año posteriormente⁸⁰. Sin embargo, se estima que el efecto de la aplicación del Código en el costo de la carga y descarga se limitará a centavos por tonelada de carga y a unos pocos dólares por contenedor TEU (unidad equivalente a 20 pies)⁸¹.

150. En un estudio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe se indicaban seis aspectos fundamentales para la seguridad portuaria⁸² y se estimaban el costo y las economías que entrañaría la implantación de estas medidas en la cadena de abastecimiento en la región de América Latina. Se llegaba a la conclusión de que añadirían 158,82 dólares al costo de un contenedor de productos alimenticios, pero si se tenía en cuenta las economías que daban lugar al mejoramiento del proceso y la infraestructura, arrojarían un beneficio total por contenedor de 84 a 614,85 dólares⁸³.

151. La Organización Aduanera Mundial aprobó recientemente una resolución en la que expresaba su preocupación por el nuevo requisito impuesto en los Estados Unidos, a partir de julio de 2012, de que toda la carga contenerizada fuera escaneada con rayos X en puertos extranjeros antes de su envío a los Estados Unidos; en la resolución se indicaba que el escaneo de toda la carga redundaría en detrimento del comercio mundial, interpondría una importante barrera no arancelaria al comercio, causaría demoras no razonables, aumentaría la congestión portuaria, daría lugar a

⁷⁷ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, “The economic consequences of terrorism, 2002”, documento de trabajo del Departamento de Economía (ECO/WKP (2002) 20).

⁷⁸ Aportación del Banco Mundial. Véase también el informe de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, nota 24 *supra*.

⁷⁹ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing*, 2007 (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1). Se puede consultar en www.unctad.org.

⁸⁰ Informe de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, nota 24 *supra*.

⁸¹ Aportación del Banco Mundial.

⁸² Modelo operacional portuario, control de acceso, equipamiento de detección no intrusivo “cut-off”, programación de la entrega y recepción de la carga, procedimiento de control aduanero. Martín Sgut. *Efectos económicos de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria*, CEPAL-SERIE Recursos naturales e infraestructura, No. 117 (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.06.II.G.140), puede consultarse en www.eclac.org/publicaciones/xml/7/27037/lcl2615e.pdf.

⁸³ Sobre la base del valor del contenedor.

mayores necesidades de almacenamiento y plantearía graves dificultades para el comercio internacional⁸⁴.

152. Por más que sea cierto que las medidas de protección y vigilancia sean costosas, de no aplicarlas puede haber consecuencias económicas más generales, como una menor competitividad del comercio y el transporte⁸⁵. Recaerá sobre los países en desarrollo, en particular, una pesada carga financiera, que puede subsanarse en parte mediante medidas de formación de capacidad. Si se aumenta la capacidad de los Estados en desarrollo para aplicar estas medidas, incluso con asistencia financiera y técnica, la carga se reduce y la protección y vigilancia en el mar mejoran en todo el mundo (véanse también párrs. 133 a 137 *supra*).

ii) *Efectos en las personas*

153. Se ha prestado gran atención en foros internacionales a la necesidad de que los Estados observen las normas internacionales de derechos humanos cuando tomen medidas para combatir todas las amenazas a la seguridad en el mar. Con respecto a los actos terroristas, por ejemplo, el Grupo de alto nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio recomendó que se formularan mejores instrumentos para la cooperación mundial contra el terrorismo dentro de un marco jurídico que respetara las libertades civiles y los derechos humanos (véase A/59/565, párr. 148). La necesidad de que los Estados se aseguren de que las medidas que toman para combatir el terrorismo cumplan otras obligaciones que les incumben según el derecho internacional, incluidas las normas de derechos humanos, el derecho de los refugiados y el derecho humanitario, ha sido reconocida por el Consejo de Seguridad en la resolución 1624 (2005) entre otras y, más recientemente, por la Asamblea General en su resolución 62/159.

154. La necesidad de proteger los derechos humanos al adoptar medidas para hacer frente a amenazas a la seguridad marítima está también expresamente reconocida en varios instrumentos internacionales, entre ellos el Protocolo de 2005 del Convenio SUA y el Protocolo relativo a los migrantes (véanse párrs. 69 y 92 *supra*).

155. *Efectos en la gente de mar*. La gente de mar puede estar directamente expuesta a amenazas a la seguridad marítima, como actos de piratería y robo a mano armada contra buques y tal vez tenga que hacerles frente. La gente de mar, por ejemplo, ha sido calificada de “asociado” en la lucha contra el terrorismo⁸⁶.

156. Se ha instado a los Estados a tener en cuenta el elemento humano, la necesidad de dar protección especial a la gente de mar y la importancia crítica de los permisos en tierra al aplicar las disposiciones del Código PBIP, que salvaguarda la protección de los derechos y libertades fundamentales de la gente de mar enunciados en instrumentos internacionales. El derecho de la gente de mar al permiso de tierra está expresamente reconocido en la Convención sobre la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, que prohíbe a los Estados exigir que la gente de mar obtenga un visado o un permiso especial a los efectos del permiso de tierra. Sin embargo, en algunos casos la gente de mar extranjera sigue viéndose obligada a

⁸⁴ Resolución conjunta de la Comisión de Políticas del Consejo de Cooperación Aduanera y el Grupo Consultivo del sector privado sobre el Marco Normativo SAFE de la Organización Aduanera Mundial y el requisito establecido por ley de los Estados Unidos de que el 100% de los contenedores sea escaneado antes de la exportación, Almaty, 6 de diciembre de 2007.

⁸⁵ Aportación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

⁸⁶ Véase “OMI 2004: La protección marítima como objetivo”, se puede consultar en www.imo.org.

obtener un visado y, a veces, el costo o los requisitos de procedimiento para obtenerlo lo hacen prohibitivo o difícil en la práctica⁸⁷. El Convenio de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado) de 2003 (No. 185) apunta a hacer más estricta la seguridad portuaria asegurándose de que la gente de mar tenga un documento de identidad que permita identificarla en forma positiva y verificable para facilitar su desplazamiento. A este respecto, la ratificación generalizada y la aplicación efectiva de ese Convenio lo haría más eficaz y realzaría la vigilancia y protección en el mar⁸⁸.

157. Las restricciones más estrictas que se han impuesto a la gente de mar en atención a la inquietud de que criminales o terroristas puedan tener acceso a buques haciéndose pasar por gente de mar pueden redundar en desmedro de su bienestar⁸⁹. A este respecto, la OMI publicó directrices sobre el permiso de tierra y el acceso desde y hacia los buques con arreglo al Código PBIP (véase MSC/Cir. 1112), en que se insistía en la importancia de llegar en las instalaciones portuarias a un equilibrio entre las necesidades de seguridad, por una parte, y las necesidades del buque y su tripulación, por la otra. Se destacaba que ocuparse exclusivamente de la seguridad de la instalación portuaria contravenía la letra y el espíritu del Código PBIP y tendría graves consecuencias para el sistema de transporte marítimo internacional.

158. Se ha dicho también que la aplicación a la gente de mar del Código PBIP, con inclusión de una mayor responsabilidad y una mayor carga de trabajo, la formación inadecuada y la falta de un aumento comparable en la remuneración, ha surtido un efecto negativo en el desempeño y bienestar de la tripulación⁸⁷. Como consecuencia, la profesión de la gente de mar puede ser cada vez menos atractiva y el problema cada vez mayor, de la contratación y retención de personal cualificado puede redundar en desmedro de la seguridad del transporte marítimo internacional a largo plazo (véase también párr. 217 *infra*).

iii) Efectos en el medio marino

159. Las medidas destinadas a aumentar la protección y vigilancia en el mar pueden repercutir de diversa manera en el medio marino. La utilización de técnicas y dispositivos acústicos para detectar, seguir y supervisar a los buques puede crear perturbaciones en el medio marino y surtir efectos negativos en los recursos vivos del mar⁹⁰. Suscita también preocupación, el ensayo de dispositivos militares u otros dispositivos de seguridad, protección o vigilancia en la superficie del océano o debajo de ella, así como el desguace de buques de guerra sin cumplir requisitos de seguridad y, en particular, el de submarinos de propulsión nuclear que quedan fuera de servicio.

160. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados, entre otras cosas, mantendrán bajo vigilancia los efectos de cualesquiera actividades que autoricen o realicen, a fin de determinar si dichas actividades

⁸⁷ Aportación de la OIT. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, *Out of sight, out of mind: Seafarers, Fishers and Human Rights*, junio de 2006, pág. 34.

⁸⁸ Aportación de la OIT. El Convenio entró en vigor en febrero de 2005. Véase también A/60/63, párr. 87.

⁸⁹ Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, nota 87.

⁹⁰ Véase también, entre otros, A/62/66/Add.1, párrs. 190 a 195. La Asamblea General ha recomendado que se estudien y examinen los efectos del ruido oceánico en los recursos vivos del mar en la resolución 62/215, párr. 120 (véase también párr. 301 *infra*).

pueden contaminar el medio marino (arts. 204 y 206). Si bien las disposiciones de la Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no son aplicables a los buques de guerra u otros buques utilizados únicamente para un servicio público no comercial, cada Estado velará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques o aeronaves, que ellas procedan de manera compatible con las disposiciones de la Convención (art. 236).

C. Seguridad marítima

161. La seguridad marítima se refiere primordialmente a la seguridad de la vida en el mar, la seguridad de la navegación y la protección y preservación del medio marino. Cabe a la industria naviera un papel predominante a este respecto y han de cumplirse muchas condiciones antes de que se considere que un buque es apto para la navegación: debe estar construido con arreglo a requisitos de seguridad, debe ser objeto de revisiones periódicas, debe estar adecuadamente equipado (cartas y publicaciones náuticas, por ejemplo) y debe tener una dotación de personal suficiente; la tripulación debe estar bien adiestrada; la carga debe estar almacenada debidamente y tiene que haber a bordo un sistema de comunicación eficiente. Los intentos de mejorar la seguridad marítima en este contexto son particularmente significativos en razón de su importancia para el comercio mundial, el desarrollo económico y la reducción de la pobreza⁹¹.

162. La seguridad y eficiencia en la navegación dependen también de que las rutas de navegación sean seguras, estén protegidas y no haya en ellas actividad delictiva. Cabe a los Estados ribereños una importante función a ese respecto; en caso de avería o incidente en el mar, es indispensable para la seguridad de la vida en el mar que haya un régimen efectivo de búsqueda y salvamento. El control de la contaminación causada por esos siniestros o sucesos depende de que los Estados cooperen efectivamente entre sí y de que tengan capacidad para una acción eficiente en caso de emergencia.

163. En la sección siguiente se da una visión general del marco jurídico internacional de la seguridad marítima⁹² y se describen los acontecimientos recientes y los problemas actuales.

1. Visión general del marco jurídico internacional

164. Dentro del marco jurídico general que constituye la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se ha establecido un completo *corpus* de normas y reglamentos de alcance mundial sobre seguridad marítima. En la Convención se enuncian los derechos y obligaciones de los Estados con respecto a la seguridad marítima, particularmente las obligaciones de los Estados del pabellón.

⁹¹ La Federación Naviera Internacional estimaba que la industria naviera internacional lleva a cabo más del 90% del comercio mundial (véase www.marisec.org).

⁹² En la presente sección no se pasa revista exhaustivamente a todos los instrumentos vinculantes o no vinculantes que se refieren a la seguridad marítima. Para mayor información véase “Consecuencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para las organizaciones marítimas internacionales (LEG/MISC.5), que se puede consultar en www.imo.org. Véase también el párrafo 38 *supra*.

165. Las actividades relativas a la seguridad marítima se han venido regulando en el curso del tiempo en el marco de varias organizaciones de las Naciones Unidas, entre ellas la OMI, en particular su Comité de Seguridad Marítima, la OIT, la Organización Hidrográfica Internacional y el OIEA.

166. Los convenios de alcance mundial preparados por la OMI que se refieren a la seguridad marítima son el Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL 73/78, el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, de 1972, el Convenio Internacional de 1996 sobre Líneas de Carga y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. Estos instrumentos tienen una aplicación limitada a los buques de pesca en razón de excepciones o de requisitos de calado. Los instrumentos que se aplican a los buques de pesca y a la formación de los pescadores, como el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos de 1977 para la seguridad de los buques pesqueros y el Convenio Internacional de 1995 sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de Buques Pesqueros, no han entrado aún en vigor.

167. Hay varios convenios mundiales que rigen las condiciones de trabajo de la gente de mar, como el Convenio sobre las normas mínimas en la marina mercante. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 consolida y actualiza 68 normas internacionales del trabajo relativas a la gente de mar. Una vez en vigor, constituirá el “cuarto pilar” del régimen de regulación internacional de la calidad en el transporte marítimo (véase A/61/63, párrs. 77 a 79). Con respecto a los pescadores, el Convenio de 2007 sobre el trabajo de pesca (Convenio No. 188 de la OIT), una vez que entre en vigor, establecerá condiciones dignas de vida y de trabajo para los pescadores y la explotación en condiciones de seguridad de los buques de pesca (véase también A/62/66/Add.1, párrs. 77 a 84).

168. Diversos instrumentos se refieren al transporte de mercancías peligrosas. Los requisitos para el transporte de material radiactivo están enunciados en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas y el Código Internacional para la Seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques, ambos con fuerza obligatoria con arreglo al Convenio SOLAS, y el Reglamento del OIEA para el transporte seguro de materiales radiactivos.

169. Entre los convenios mundiales que enuncian medidas para el control de la contaminación marina debida a siniestros cabe mencionar el Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 1969, y su Protocolo de 1973 relativo a la intervención en alta mar en caso de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, el Convenio Internacional de 1990 sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y su Protocolo de 2000 sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por sustancias peligrosas y nocivas y el Convenio Internacional de 1989 sobre salvamento. También se han aprobado a nivel regional varios instrumentos relativos a la cooperación para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias en casos de emergencia⁹³.

⁹³ Véanse, por ejemplo, los protocolos de algunos de los convenios de los mares regionales en <http://www.unep.org/regionalseas>.

170. Varios convenios mundiales también se refieren concretamente a la búsqueda y el salvamento y a la prestación de asistencia a personas en peligro, entre ellos el Convenio SOLAS, el Convenio Internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos y el Convenio Internacional sobre Salvamento.

2. Acontecimientos recientes en relación con la seguridad marítima

171. La comunidad internacional está tomando medidas a todos los niveles para aumentar la seguridad marítima; en la sección siguiente se pasará revista a lo ocurrido recientemente a este respecto. En esta sección no se describen algunos aspectos de la seguridad marítima (comunicaciones, zonas de seguridad en torno a instalaciones en alta mar y remoción de restos de naufragio, por ejemplo) en razón de las limitaciones de espacio o porque se habían tratado en informes anteriores (A/58/65, A/62/66 y A/62/66/Add.1).

a) Seguridad de los buques

172. Los reglamentos, procedimientos y prácticas generalmente aceptados sobre construcción, equipamiento y navegabilidad de los buques están enunciados en instrumentos de la OMI como el Convenio SOLAS, el Convenio sobre Líneas de Carga y el Convenio MARPOL 73/78. La OMI ha venido formulando nuevas normas de construcción de buques a fin de cerciorarse de que las normas relativas a los cascos que dicten las sociedades de clasificación y otras asociaciones reconocidas se ajusten a los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales que ella establece. Se están preparando proyectos de enmienda al Convenio SOLAS en que se establece la aplicación obligatoria de las nuevas normas a los transportistas a granel y los barcos petroleros, las cuales se han de aprobar en 2009 junto con las directrices conexas. La OMI ha aprobado también un plan de trabajo para el desarrollo ulterior de las nuevas normas de construcción de buques (MSC 83/28, párrs. 5.42 a 5.77).

173. La OMI ha completado un examen general de la seguridad de los buques de pasajeros, de resultas del cual se han preparado enmiendas al Convenio SOLAS en que se presta mayor atención a la prevención de los accidentes y al diseño de los futuros buques de pasajeros para mejorar la posibilidad de supervivencia y que entrarán en vigor en 2010. El Comité de Seguridad Marítima decidió establecer normas obligatorias, que serían aprobadas en 2012, respecto de los sistemas de rehabilitación de los buques de todo tipo. En atención a la pérdida de vidas a bordo del trasbordador de pasajeros *al-Salam Boccaccio 98*, que se hundió en el Mar Rojo tras incendiarse, se espera que el Comité de Seguridad Marítima apruebe este año enmiendas del Convenio SOLAS a fin de impedir la acumulación de agua para la prevención de incendios en espacios cerrados de autotransbordo (ibíd., párrs. 3.28 y 25.18 a 25.20).

174. Habida cuenta de que el Protocolo de Torremolinos no está en vigor y únicamente se aplica a buques pesqueros de 24 metros de eslora o más, que representan aproximadamente el 4% de la flota pesquera del mundo⁹⁴, la FAO,

⁹⁴ En el segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo conjunto ad hoc sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, la FAO y la OMI examinaron las posibilidades de cooperación para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titularización y Guardia del personal de los buques pesqueros (véase la nota 144). El Comité de Seguridad Marítima decidió en 2007 que

la OMI y la OIT han preparado instrumentos no vinculantes relativos a la seguridad de los buques pesqueros, incluidos los que tienen menos de 24 metros de eslora⁹⁵. Se ha sugerido que la FAO imparta también directrices sobre las mejores prácticas para la seguridad en el mar y que el Comité de Pesca de la FAO considere la posibilidad de establecer un plan de acción internacional en la materia en el marco del Código de Conducta para la Pesca Responsable⁹⁶.

b) Formación de la tripulación, condiciones de trabajo y trato justo

175. *Formación y certificación.* Habida cuenta de la importancia del elemento humano en el manejo de la seguridad y, en particular, de la necesidad de mantener una norma mundial para la formación de la gente de mar, la OMI ha revisado y actualizado periódicamente el Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar. En 2007 el Comité de Seguridad Marítima decidió proceder a un completo examen de ese Convenio, que se prevé estará terminado en 2010, para tener en cuenta las metodologías de formación nuevas o innovadoras y cerciorarse de que permita hacer frente a los nuevos desafíos a la industria naviera⁶¹. Con respecto a los pescadores, habida cuenta de que el Convenio de Formación que les es aplicable no ha entrado en vigor, la FAO, la OMI y la OIT han formulado directrices sobre formación y certificación del personal de buques pesqueros.

176. *Condiciones de trabajo y trato justo.* Se ha expresado preocupación por las deficientes condiciones de trabajo a bordo de buques, los casos de abandono de gente de mar, la inculpação y detención de gente de mar después de accidentes marítimos y las restricciones a la licencia en tierra (véanse también párrs. 155 a 158) (véase A/60/63/Add.2, párr. 28). Las condiciones deficientes y la inobservancia de las obligaciones contractuales tienen consecuencias negativas para la moral de la gente de mar y crean, por lo tanto, un entorno propicio a los accidentes. Es esencial para la seguridad marítima promover condiciones decentes de trabajo, dar un trato justo a la gente de mar y a los pescadores y mantener un entorno seguro de trabajo.

177. El Convenio de 2006 sobre el Trabajo Marítimo comprende todos los elementos necesarios para un trabajo digno para la gente de mar e instituye un sistema de certificación de que las condiciones de trabajo en un buque cumplen los requisitos que enuncia. Se establece también un completo sistema de aplicación y cumplimiento que desarrolla los acuerdos regionales vigentes sobre los Estados del puerto. El Convenio de 2007 sobre el trabajo en la pesca enuncia los requisitos mínimos en cuanto a las condiciones de trabajo de los pescadores en los buques de pesca e incluye disposiciones relativas a la ejecución por el Estado del pabellón y el Estado del puerto⁷⁰ (véase también A/61/63, párrs. 77 a 79 y A/62/66/Add.1, párrs. 78 a 84). Una vez en vigor, ambos Convenios mejorarán considerablemente las normas laborales de la gente de mar y los pescadores y deberían surtir, por lo

la OMI, en consulta con la FAO, estudiase las opciones sugeridas por el Grupo de Trabajo conjunto sobre el particular (MSC 83/28, párr. 15.44).

⁹⁵ Aportación de la FAO. Véanse el Código revisado de seguridad de pescadores y pesqueros, 2005 y las directrices voluntarias para el diseño, la construcción y el equipamiento de buques pesqueros pequeños. Se están formulando también nuevas normas para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques sin cubierta.

⁹⁶ FAO, *Informe del 27º período de sesiones del Comité de Pesca*, 5 a 9 de marzo de 2007, *FAO Fisheries Report*, No. 830 (FIEL/R830(En)), párr. 82.

tanto, un efecto positivo en la seguridad marítima⁹⁷. La Asamblea General, en su resolución 62/215, ha alentado a los Estados a hacerse partes en esos Convenios.

178. Las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (documento de la OMI LEG 91/12, anexo 2), aprobadas por la OMI y la OIT en 2005, reconocen que los marineros requieren protección especial y obedecen al propósito de asegurar un trato justo a la gente de mar después de un accidente marítimo y durante cualquier investigación o detención practicada por las autoridades y cerciorarse de que los marineros no permanezcan detenidos más tiempo del necesario (véase también A/61/63/Add.1, párrs. 51 a 53). En 2007 el Comité Jurídico de la OMI decidió que el Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo volviera a reunirse para supervisar la aplicación de las directrices y que sería conveniente acumular experiencia con ellas antes de considerar la posibilidad de revisarlas (véase el documento de la OMI LEG 93/13, párr. 5.9).

179. Entre las medidas destinadas a hacer frente a los casos de abandono cabe mencionar el establecimiento en 2005 de una base de datos sobre los incidentes denunciados (véase http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.Home?p_kang=en). En la reunión que celebró en febrero de 2008 el 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 se comprometió a hallar soluciones con fuerza jurídica obligatoria y duraderas a los temas que examinaba. El Grupo se ha de reunir de nuevo en junio de 2008.

c) Transporte de mercancías peligrosas

180. La OMI actualiza continuamente el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas para tener en cuenta las nuevas mercancías de esa índole y para armonizar las Recomendaciones relativas al transporte de mercaderías peligrosas (Naciones Unidas), que enuncian los requisitos básicos para todos los modos de transporte. El Comité de Seguridad Marítima examinará en 2008 enmiendas al Código Internacional (MSC 84/3/2).

181. La Conferencia General del OIEA, en la quincuagésima primera reunión ordinaria, celebrada en septiembre de 2007, tomó nota de los progresos realizados en la aplicación del plan de acción sobre seguridad en el transporte de materiales radiactivos⁹⁸, reconoció que suscitaba preocupación la posibilidad de que ocurriera un accidente o incidente durante el transporte de materiales radiactivos por mar, incluida la contaminación del medio marino⁹⁹, y destacó la importancia de disponer de mecanismos de responsabilidad eficaces que asegurasen contra los daños causados a la salud humana y el medio ambiente, así como contra las pérdidas económicas reales debidas a un siniestro o accidente. La Conferencia acogió con

⁹⁷ La OIT ha aprobado un plan quinquenal de acción para la ratificación y acción del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (aportación de la OIT).

⁹⁸ “Medidas para fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad nuclear, radiológica y del transporte y de gestión de desechos”, documento del OIEA GC(51)/Res/11.

⁹⁹ Se expresó también preocupación a este respecto en el comunicado emitido por la Conferencia de Jefes de Gobierno de la Comunidad del Caribe al concluir la decimoséptima reunión entre períodos de sesiones, 9 y 10 de febrero de 2006, Puerto España; se puede consultar en www.caricom.org, y en el Comunicado del 37º Foro de las Islas del Pacífico, Fiji, 24 y 25 de octubre de 2006 (A/61/558, anexo).

satisfacción la práctica de algunos Estados remitentes y de explotadores de facilitar información y respuestas de forma oportuna a los Estados ribereños con antelación a las expediciones, a fin de atender a las preocupaciones relativas a la seguridad física y tecnológica, incluida la preparación para casos de emergencia, y acogió con beneplácito las conversaciones bilaterales entre Estados remitentes y Estados ribereños sobre temas de interés mutuo en relación con la seguridad en el transporte marítimo de materiales radiactivos. La Conferencia felicitó a los Estados Miembros que ya habían utilizado el servicio de evaluación del OIEA y les alentó a llevar a la práctica las recomendaciones y propuesta resultante. Asimismo, alentó a otros Estados a hacer uso del servicio de evaluación del OIEA.

182. El OIEA espera concluir en 2008 la actualización de su inventario de materiales radiactivos que entran en el medio marino, y que sirve de base para la evaluación del impacto radiológico. Con miras a hacer frente al problema que significa el rechazo del transporte de material radiactivo (véase A/61/63, párr. 63), el OIEA estableció un Comité Directivo Internacional y formuló un completo plan internacional de acción, que incluye actividades que habrían de reducir considerablemente los casos de rechazo de expediciones¹⁰⁰.

183. La Asamblea General, en los párrafos 58 y 59 de su resolución 62/215, se refirió al transporte de materiales radiactivos.

d) Seguridad de la navegación

184. La existencia de rutas seguras para la navegación, de levantamientos hidrográficos suficientes y exactos y de información náutica actualizada revisten importancia crítica para la seguridad de la navegación y la vida en el mar, así como para la protección y preservación del medio marino (véase también párr. 215 *infra*).

185. *Estudios hidrográficos y cartas náuticas.* Los estudios hidrográficos y las cartas náuticas son fundamentales para constatar peligros en la navegación y dar información a fin de establecer las medidas necesarias para una navegación más segura. La Oficina Hidrográfica Internacional, habida cuenta del mejoramiento tecnológico del equipo y las técnicas utilizadas para los estudios hidrográficos, está revisando sus normas en la materia en aras de una mayor seguridad. Colabora asimismo con la OMI y sus Estados miembros a fin de que en 2010 las cartas náuticas electrónicas tengan una cobertura adecuada, para el caso de que la OMI instituya requisitos obligatorios respecto de los sistemas de presentación e información de la carta electrónica (véase A/62/66/Add.1, párr. 67). La Oficina Hidrográfica Internacional ha establecido también un programa de capacitación y formación de capacidad que apunta a ayudar a los países en desarrollo a establecer capacidad hidrográfica o a aumentar la que tengan. La Oficina alienta a los Estados que aún no lo hayan hecho a hacerse miembros de ella¹⁰¹.

186. El Banco Mundial, el FMAM y la OMI están cooperando asimismo para llevar a la práctica un nuevo proyecto de desarrollo de una autopista electrónica marina regional en los mares de Asia oriental a fin de mejorar la seguridad de la navegación, y la protección y vigilancia en el mar, mejorar los servicios marítimos y promover la protección del medio marino y el desarrollo sostenible y la utilización de los recursos costeros y marinos de los estrechos de Malaca y de Singapur. En la

¹⁰⁰ Aportación del OIEA.

¹⁰¹ Aportación de la Oficina Hidrográfica Internacional.

primera reunión del Comité Directivo del proyecto, en 2007, se aprobaron el plan revisado de ejecución y el presupuesto, así como el ámbito de los servicios para el estudio hidrográfico del plan de separación del tráfico de los Estrechos. Se espera que alrededor de 2010 queden preparadas las cartas náuticas electrónicas de los Estrechos y tenga lugar la demostración del sistema de la autopista electrónica marina regional¹⁰². También se proponen en otras regiones, autopistas electrónicas marinas para mejorar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación en el mar¹⁰³.

187. *Navegación electrónica*. El Comité de Seguridad Marítima ha decidido desarrollar una amplia visión estratégica para la navegación electrónica que integre la utilización en forma estructurada de nuevas tecnologías y se asegure de que en esa utilización se tengan en cuenta los servicios y la tecnología de las comunicaciones para la navegación que ya existen, con miras a establecer un sistema general, preciso, seguro y económico que pueda comprender en todo el mundo a los buques de todo tamaño (véase A/62/66/Add.1, párr. 66). A fin de mejorar las bases de la navegación electrónica, el Comité aprobó normas revisadas para el registrador de datos de la travesía en los buques, los mecanismos simplificados de datos de la travesía, los sistemas electrónicos de presentación e información de cartas, los sistemas de identificación automática de embarcaciones de supervivencia, los transmisores para búsqueda y salvamento y los sistemas integrados de navegación⁶¹.

188. *Rutas utilizadas para la navegación internacional*. La OMI revisa periódicamente los sistemas existentes para la ordenación del tráfico marítimo o la presentación de informes al respecto y adopta sistemas nuevos para mejorar la seguridad de la navegación en las zonas convergentes, aquellas de denso tráfico o en que el desplazamiento de los buques se ve limitado y en las zonas marítimas ecológicamente sensibles. Esos sistemas y otras medidas pueden constituir medios de proteger las zonas marítimas particularmente sensibles. En 2007 el Comité de Seguridad Marítima aprobó varios sistemas de ordenación del tráfico y presentación de informes y otras medidas pertinentes que antes había aprobado su Subcomité de Seguridad de la Navegación (MSC 83/28, párrs. 14.1 a 14.15).

189. *Estrechos utilizados para la navegación internacional*. En colaboración con la OMI, Indonesia, Malasia y Singapur convocaron en 2007 una reunión relativa a la seguridad, la vigilancia y la protección ambiental de los Estrechos de Malaca y Singapur. En la reunión se aprobó la Declaración de Singapur, que destacaba la necesidad de seguir prestando apoyo a la labor del Grupo Tripartito de Expertos Técnicos en Seguridad de la Navegación, así como al mecanismo de cooperación establecido por los Estados ribereños para promover el diálogo y una estrecha cooperación entre ellos, los Estados usuarios, la industria naviera y otros interesados en la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente (véase A/62/518, anexo). La Asamblea General, en el párrafo 75 de su resolución 62/215, acogió con agrado el establecimiento oficial del mecanismo de cooperación de

¹⁰² Aportaciones de la OMI y el Banco Mundial.

¹⁰³ Por ejemplo, la Iniciativa de la Seguridad del Océano ha establecido proyectos relativos a una autopista electrónica marina para la ruta del Mar del Norte y la evaluación de los riesgos que entrañan el aumento del transporte marítimo de petróleo y gas natural por el puente ártico y la ruta del Mar del Norte (<http://www.osi-int.org/proyectos.asp>).

conformidad con el artículo 43 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

190. Se sigue expresando preocupación, incluso en la Asamblea General en su examen del tema “Los océanos y el derecho del mar”, respecto de la institución del practica obligatorio en el Estrecho de Torres por Australia y Papua Nueva Guinea en 2006. Hay opiniones discrepantes acerca de si el sistema de practica obligatorio se ajusta o no a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (A/60/63, párrs. 125 y 126; A/60/63/Add.2, párr. 62; A/61/63/Add.1, párrs. 95 a 96; A/62/66, párr. 282; y A/62/PV.65 y 77).

191. *Identificación y seguimiento de largo alcance.* La OMI prosigue su labor relativa al establecimiento de un sistema para la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques a fin de mejorar la seguridad y la protección del medio marino, con inclusión de la búsqueda y el salvamento de personas en peligro en el mar (véase párr. 32 *supra*). En 2007 el Comité de Seguridad Marítima, observando que la utilización de la información procedente de ese sistema para fines de seguridad y protección del medio marino añadiría un gran valor a los sistemas actuales, decidió autorizar a los gobiernos contratantes para que pidieran, recibieran y utilizaran información sobre identificación y seguimiento de alcance para fines de seguridad y protección del medio marino¹⁰⁴.

e) Ejecución y cumplimiento

192. *Ejecución por el Estado del pabellón.* Al igual que en el caso de los instrumentos internacionales relativos a la protección y vigilancia en el mar, incumbe al Estado del pabellón la responsabilidad primordial por la ejecución y el cumplimiento efectivos de las normas y estándares internacionales relativos a la seguridad marítima (véanse también párrs. 122 a 124 *supra*). La falta de un control efectivo por el Estado del pabellón puede exponer a abusos a la industria naviera y redundar en desmedro de la seguridad marítima. A este respecto, la OMI ha establecido un programa integrado de cooperación técnica para ayudar a los países a formar capacidad humana e institucional a fin de poner en práctica de manera uniforme y efectiva al marco regulador de esa organización. Entre 2006 y 2007 se llevaron a cabo 39 misiones de consultoría y se celebraron seminarios y talleres a nivel nacional e internacional⁶¹.

193. Los instrumentos de la OMI que apuntan a hacer más estricta la ejecución por el Estado del pabellón incluyen el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, en que se enuncian los requisitos para un sistema de gestión de la seguridad y la realización de auditorías periódicas, y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que sirve de norma para el Plan Voluntario de Auditoría de los Estados miembros de la OMI.

194. El Plan Voluntario de Auditoría se refiere a la evaluación, el seguimiento y el examen del grado en que los Estados del pabellón, del puerto y ribereños cumplen los instrumentos obligatorios de la OMI relativos a la seguridad marítima y a la contaminación procedente de buques. Una vez terminada la auditoría, se

¹⁰⁴ Resolución MSC.242 (83) sobre la utilización de la identificación y el seguimiento de largo alcance para fines de seguridad y protección del medio ambiente marino y MSC 83/28, párrs. 6.81 a 6.96.

proporciona al Estado miembro una constatación cabal y objetiva de la forma en que administra y pone en práctica los instrumentos comprendidos en el plan (véase A/62/66, párr. 59 y A/62/66/Add.1, párr. 72). Desde que comenzó el plan en septiembre de 2006 se han realizado 18 auditorías y otros 16 Estados miembros han indicado oficialmente que están dispuestos a ser objeto de una⁶¹. La Asamblea General ha alentado a todos los Estados del pabellón a indicar voluntariamente la misma disposición (véase la resolución 62/215, párr. 79).

195. *Control por el Estado del puerto.* El papel complementario que cabe a los Estados del puerto ha cobrado cada vez mayor importancia en vista de que algunos Estados del pabellón no ejercen un control efectivo sobre sus buques¹⁰⁵. Cabe al control por el Estado del puerto una importante función en la promoción del cumplimiento efectivo de los instrumentos internacionales relativos a las normas de seguridad, trabajo y contaminación. Actualmente están en vigor nueve acuerdos regionales en la materia¹⁰⁶ y los Estados participantes siguen coordinando sus actividades a través, por ejemplo, de campañas conjuntas de inspección concentrada a fin de utilizar en forma más eficiente los recursos y la información de que se dispone¹⁰⁷ (véase también A/62/66, párr. 61).

196. La OMI ha promovido el intercambio de información entre las autoridades para el control por el Estado del puerto, así como la transparencia de los datos marítimos por conducto del establecimiento del Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo (GISIS) y procura en la actualidad que se integren y armonicen las actividades relativas al control por el Estado del puerto (ibíd., párr. 60). Recientemente se aprobó un Código de buenas prácticas para oficiales encargados del control por el Estado del puerto y los procedimientos para ese control que forman parte de diversos regímenes regionales son objeto actualmente de un completo examen⁶¹. La OMI ha proporcionado también asistencia técnica a países en desarrollo para establecer una capacidad nacional efectiva en la materia o mecanismos regionales de cooperación para esas actividades.

197. El Programa Regional FMAM/PNUD/OMI del Acuerdo de Asociación para la ordenación ambiental de los mares de Asia oriental ha comenzado la segunda fase de su proyecto de manual de auditoría de la seguridad portuaria prestando asistencia a los puertos en el establecimiento de sistemas oficiales de ordenación que sirvan para que las operaciones portuarias y de carga sean seguras y ecológicamente racionales y para proteger la salud de los empleados portuarios y las poblaciones

¹⁰⁵ Según el 2007 Shipping Industry Flag State Performance Table (Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, Cámara Naviera Internacional/Federación Naviera Internacional, Intercargo e Intertanko), 12 Estados del pabellón tienen hasta la fecha indicadores negativos de desempeño. Véanse también A/58/65, párrs. 85 a 88 y 92 y 93; y A/58/95, párrs. 9 a 12.

¹⁰⁶ Se han aprobado los siguientes memorandos de entendimiento: París (1982); Acuerdo de Viña del Mar (1992); Tokio (1993); Caribe (1996); Mediterráneo (1997); Océano Índico (1998); Abuja (1999); Mar Negro (2000) y Consejo de Cooperación en el Golfo (Riyadh) (2004).

¹⁰⁷ En el marco de los memorandos de entendimiento de París y Tokio se realizaron campañas conjuntas en 2006 y 2007 para inspeccionar el cumplimiento del anexo I del Convenio MARPOL y del Código Internacional de gestión de la seguridad respectivamente. Para 2008 se llevará a cabo otra campaña sobre la seguridad de la navegación (Convenio SOLAS, capítulo V). Otras organizaciones, entre ellas el memorando de entendimiento del Mar Negro, el Mediterráneo y el Océano Índico, llevaron a cabo también en 2007 campañas simultáneas de inspección concentrada respecto del Código Internacional de gestión de la seguridad.

vecinas, incluso mediante la formulación de un código de gestión de la salud, la seguridad y el medio ambiente en los puertos¹⁰⁸.

f) Trato de las personas rescatadas en el mar

198. Muchas personas arriesgan su vida migrando clandestinamente por mar de un país a otro (véanse párrs. 89 a 97 *supra*). La peligrosidad de estos viajes y el número de casos de rescate o pérdida de vidas en el mar ponen de manifiesto la importancia del régimen de búsqueda y salvamento.

199. El deber de prestar asistencia a quien sea encontrado en situación de peligro en el mar es una tradición marítima bien establecida y un principio de derecho internacional consagrado en diversos instrumentos (véase párr. 170 *supra*), entre ellos el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

200. En 2004 la OMI aprobó enmiendas a los convenios SOLAS y SAR a fin de aclarar las obligaciones de las partes en una situación de rescate y, en particular, de que hubiera un lugar seguro para desembarcar a los rescatados. Según las enmiendas, las partes han de coordinar su labor y cooperar para que los capitanes de los buques que presten asistencia en el embarque de personas en peligro en el mar queden liberados de sus obligaciones con la menor desviación posible de la trayectoria prevista del buque, a condición de que con ello no se ponga más en peligro la seguridad de la vida en el mar. La parte encargada de la búsqueda y el salvamento en la región tiene la responsabilidad primordial por esa cooperación de manera que los sobrevivientes sean desembarcados del buque que los rescató y llevados a un lugar seguro. Esa parte debe tomar las disposiciones para el desembarco tan pronto como sea razonable. La OMI aprobó también “Rescue at sea”, unas directrices sobre el trato de las personas rescatadas en el mar, en que se imparte orientación acerca de la aplicación de las enmiendas. La OMI y el ACNUR han publicado asimismo una guía sobre los principios y prácticas aplicables a migrantes y refugiados (véase www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=1437).

201. Sin embargo, el hecho de que algunos Estados ribereños sean reacios a permitir el desembarco de personas rescatadas en el mar e impongan condiciones previas para ese desembarco o sanciones a las empresas navieras ha suscitado preocupación porque puede poner en peligro el régimen de búsqueda y salvamento. La OMI está examinando los procedimientos administrativos correspondientes a sus Estados miembros y considera la posibilidad de preparar orientación adicional que sirva para el desembarco expedito y ordenado de las personas rescatadas en el mar⁶¹.

202. El ACNUR ha convocado reuniones de expertos y una reunión de representantes de Estado para discutir los problemas recientes con respecto al régimen de búsqueda y salvamento, incluida la protección de los refugiados. Estos procesos han contado también con el respaldo de reuniones entre organismos acerca del trato de las personas rescatadas en el mar. En la reunión que tuvo lugar en diciembre de 2007¹⁰⁹ se indicaron las conclusiones más importantes a que se había

¹⁰⁸ Aportación del PNUD.

¹⁰⁹ Participaron en esas reuniones representantes de la OMI, el ACNUR, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, la Oficina contra la Droga y el Delito, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, la OIM y la OIT.

llegado en las reuniones del ACNUR. Los resultados de esta reunión se tuvieron en cuenta en el Diálogo del Alto Comisionado sobre Problemas de Protección, que tuvo lugar en diciembre de 2007, y que estuvo dedicado al tema de la protección de los refugiados, las soluciones duraderas y la migración internacional¹¹⁰.

g) Siniestros o sucesos marítimos y contaminación marina

203. Los datos relativos a siniestros o sucesos marítimos se encuentran actualmente en el Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo (véase <http://gis.imo.org/Public>). Cuando tiene lugar un siniestro o un accidente se puede pedir a los Estados que proporcionen un lugar de refugio a un buque en peligro. La Asamblea General ha alentado a los Estados a preparar planes y establecer procedimientos para aplicar las directrices sobre los lugares de refugio para los buques que necesitan asistencia. En la resolución de la OMI sobre servicios de asistencia marítima se prevé establecer un punto único de contacto en los Estados ribereños al que puedan llamar los buques en peligro y otros que participen en cualquier actividad de seguimiento (véase A/59/62, párrs. 156 y 157).

204. *Investigación de siniestros o sucesos marítimos.* En el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (art. 94 7)) y los convenios de la OMI pertinentes (Convenio SOLAS, Convenio sobre Líneas de Carga y Convenio MARPOL 73/78), esta organización ha preparado un plan de información sobre siniestros y una guía sobre los procedimientos de investigación¹¹¹. En 2007, el Comité de Seguridad Marítima aprobó un nuevo proyecto de código de normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación de seguridad de un siniestro o suceso marítimo, con miras a aprobarlo en 2008 como enmienda al Convenio SOLAS a los efectos de su aplicación obligatoria (véase MSC 83/28 párrs. 15.15 a 15.23). El nuevo Código establecerá un enfoque común de los Estados en la realización de investigaciones de la seguridad en siniestros y sucesos marítimos. Con arreglo a sus disposiciones habrá que efectuar una investigación de la seguridad en cada uno de los “siniestros marítimos de carácter muy grave”¹¹² y se recomendará que se realice una investigación de esa índole en otros siniestros y sucesos sea por parte del Estado del pabellón del buque que haya participado en ellos, si se considera probable que esa investigación arroje información que pueda utilizarse para prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro (véase el documento de la OMI FS 15/18).

205. *Contaminación del mar resultante de siniestros o sucesos marítimos.* Hay diversas actividades en curso para prevenir la contaminación marina por siniestros o sucesos marítimos y para combatirla. La OMI, en cooperación con el PNUMA, ha establecido centros regionales para coordinar las actividades contra la contaminación en el Mediterráneo y en el Gran Caribe y ha preparado un manual sobre contaminación por hidrocarburos que incluye orientación sobre la prevención,

¹¹⁰ El resumen del Diálogo, preparado por el Presidente, se puede consultar en www.unhcr.org/protect/PROTECTION/476146702.pdf. En el curso del Diálogo se discutió el plan del ACNUR titulado “Refugee protection and mixed migration: a 10-point plan of action”, que enuncia los campos más importantes en que hay que tomar medidas para hacer frente a estos problemas en los países de origen, de tránsito y de destino.

¹¹¹ Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, resolución A.849 (20), enmendado por A.884 (21).

¹¹² Por “siniestro marítimo de carácter muy grave” se entendía aquel en que se perdiera por completo un buque o una vida humana o se causaran daños graves al medio ambiente.

la planificación, la planificación para imprevistos, el rescate, la lucha contra los derrames de petróleo, los aspectos administrativos de la acción en caso de contaminación por hidrocarburos y las directrices para la toma de muestras y la identificación de derrames de hidrocarburos⁶¹. El Centro Regional para el Mediterráneo sigue poniendo en práctica la estrategia regional para la prevención y acción en caso de contaminación del mar causada por buques, aprobada por las Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona, a fin de alcanzar para 2015 los objetivos del Protocolo de 2002 relativo a la cooperación en la prevención de la contaminación causada por buques y, en casos de emergencia, la lucha contra la contaminación del mar Mediterráneo¹¹³.

206. Con el auspicio de varias organizaciones regionales, entre ellas la HELCOM y la Comisión del Mar Negro¹¹⁴, se realizan periódicamente diversos tipos de ejercicios para hacer más eficientes las operaciones de intervención en el mar. Una recomendación de la HELCOM sobre la forma de estrechar la cooperación subregional se refiere a un método gradual para hacer más eficiente la capacidad de acción en el Mar Báltico, prestando especial atención al logro de una plena preparación respecto de los derrames medianos de petróleo que afecten a más de un país y exijan la intervención de más de un país. A fin de superar las dificultades para hacer frente a los derrames de petróleo cuando hay hielo en el Mar Báltico, se incrementaron la cooperación entre la HELCOM y la Dirección de Ordenación de los Rompehielos en el Báltico⁵⁸.

207. En el contexto de la Asociación para la Ordenación Ambiental de los Mares del Asia Oriental, en 2006 se aprobó una declaración conjunta sobre la asociación para lograr la preparación y la cooperación en la acción frente a derrames de petróleo en el Golfo de Tailandia, que contiene un acuerdo gubernamental tripartito por el cual los países participantes se comprometen a prestarse recíprocamente apoyo y asistencia para combatir derrames de petróleo en la región¹⁰⁸.

208. El Banco Mundial, en cooperación con el FMAM, ha preparado y administrado proyectos para prestar apoyo en la formación de capacidad en varias regiones del mundo a los efectos de la planificación para imprevistos y la preparación para casos de derrame de petróleo. Sin embargo, en la actualidad el FMAM ha puesto fin en la práctica a su apoyo para la prevención de la contaminación marítima en razón de su nueva estrategia en el área de las aguas internacionales¹¹⁵ (véase párr. 224 *infra*).

3. Problemas actuales en la seguridad marítima

209. Para lograr una mayor seguridad marítima se necesita la atención constante de la comunidad internacional. En la sección siguiente se describirán algunos de los problemas actuales, muchos de los cuales son también pertinentes a la protección y vigilancia en el mar (véanse párrs. 114 a 160 *supra*). Como ya se ha señalado, los regímenes de seguridad marítima y de prevención y vigilancia en el mar tienen objetivos comunes que se refuerzan unos a otros y la acción internacional para mejorar un régimen permite por lo general mejorar el otro.

¹¹³ Aportación del PNUMA.

¹¹⁴ Aportaciones de la HELCOM y de la Comisión del Mar Negro.

¹¹⁵ Aportación del Banco Mundial.

a) Hacer más eficaz el marco jurídico internacional

210. Actualmente existe un *corpus* amplio y sustancial de normas y reglamentos mundiales en materia de seguridad marítima. Además de la necesidad de una amplia participación en los convenios pertinentes, es importante que los Estados tengan un concepto común de las normas y los reglamentos de manera de que sean aplicados de forma uniforme y sistemática de conformidad con el régimen jurídico correspondiente, en particular con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

211. Los acontecimientos recientes han puesto de relieve el papel crítico que cabe al elemento humano en la seguridad marítima y la necesidad de condiciones dignas de vida y de trabajo, de una formación adecuada y de un trato justo de la gente de mar y los pescadores (véanse párrs. 175 a 179 *supra*). La ratificación generalizada del Convenio de 2006 sobre el Trabajo Marítimo y del Convenio de 2007 sobre el Trabajo en la Pesca facilitarán su pronta entrada en vigor y su puesta en práctica redundará en beneficio de la gente de mar y los pescadores y, en última instancia, aportará una importante contribución a la seguridad marítima. Una mayor participación en los instrumentos internacionales relativos a la formación de los pescadores y la seguridad de los buques de pesca, en particular los instrumentos que no han entrado aún en vigor, como el Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de los Trabajadores de los Buques Pesqueros, aportaría también una enorme contribución a la seguridad marítima. La FAO ha destacado la necesidad de que las iniciativas destinadas a aumentar la seguridad de los buques de pesca y los pescadores cuenten con un sólido apoyo político. A su juicio, un plan de acción internacional sobre seguridad en el mar formulado en el marco de su Código de Conducta para la Pesca Responsable y aplicable a buques de toda eslora podría servir de oportunidad para hacer frente de manera integral a la cuestión de la seguridad y podría convertirse en otro hito en la marcha hacia una mayor seguridad (véase párr. 174 *supra*)⁹⁶.

b) Una aplicación más estricta de las medidas de seguridad marítima

212. Al igual que en el caso de la prevención y la vigilancia en el mar, el problema de hacer más estricta la aplicación de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad marítima es considerable. Igualmente, la falta de un control efectivo por los Estados del pabellón, con sus consiguientes resultados negativos para el régimen de seguridad marítima, sigue constituyendo un problema primordial.

213. *Ejecución por el Estado del pabellón.* Si bien ha disminuido la media de derrames de petróleo superiores a las 700 toneladas¹¹⁶, sigue habiendo siniestros marítimos con cierta periodicidad¹¹⁷. Esos sucesos no son resultados de la falta de reglamentación a nivel mundial sino que obedecen primordialmente a error humano

¹¹⁶ De más de 25 siniestros al año en 1970 a 3,7 entre 2000 y 2008 (véase la “Respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales - Documento informativo para el Día Marítimo Mundial, 2007”, que se puede consultar en http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D19508/9536-WMD.pdf).

¹¹⁷ Como queda de manifiesto en los grandes derrames accidentales de petróleo que han tenido lugar recientemente en el Mar Negro y frente a las costas de la República de Corea, entre otros lugares. Véase “Black Sea faces oil catastrophe”, 13 de noviembre de 2007, en <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7092071.stm>, y “Oil spill after South Korea collision”, *BBC News*, 7 de diciembre de 2007, en <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/7132349.stm>.

o pueden ser causados por buques con problemas de navegabilidad o fallas en las prácticas de ordenación, todo lo cual mejoraría con una ejecución y un cumplimiento más estrictos por el Estado del pabellón y con mayor capacidad (véase A/58/65, párr. 36).

214. La necesidad de que se cumplan en todo momento los reglamentos internacionales dondequiera que esté operando un buque y cualquiera que sea su matrícula o pabellón se ha puesto de relieve en diversos foros, pero hay que redoblar los esfuerzos para hacer frente a este problema¹¹⁸. Parte de la solución consiste en una mayor vigilancia y transparencia de la matrícula de buques (véase párr. 123 *supra*). También se ha insistido en la importancia de establecer una cultura de observancia o de seguridad en la industria naviera (véase A/59/62, párr. 139 y A/61/160, párr. 52). Es necesario asimismo que los Estados del pabellón utilicen mejor los diversos instrumentos existentes para evaluar su actuación, entre ellos, el Plan Voluntario de Auditoría de los Estados miembros de la OMI (véanse párrs. 193 y 194 *supra*)¹¹⁹. Se ha sugerido además la posibilidad de un modelo de curso conjunto sobre ejecución por el Estado del pabellón que se refiera a todas las obligaciones comprendidas en los mandatos de los diversos organismos (véase A/61/160, párr. 53). Algunos de los Estados del pabellón, en particular Estados en desarrollo, tienen una infraestructura reducida para poner en práctica y hacer cumplir los instrumentos aplicables, así que se necesita también formar más capacidad, incluso mediante asistencia técnica y financiera, la transferencia de tecnología y programas de formación.

215. *Los Estados ribereños y los Estados del puerto.* Los Estados ribereños, incluidos los adyacentes a estrechos internacionales utilizados para la navegación internacional, y los Estados archipelágicos tienen que desempeñar una importante función en la seguridad marítima, dando publicidad a los peligros a la navegación de que tengan conocimiento y estableciendo vías marítimas y planes de separación del tráfico. Los sistemas de ordenación del tráfico, los sistemas de notificación para buques, los servicios de tráfico marítimos y otras medidas contribuyen a la seguridad de la vida en el mar, a la seguridad y eficiencia en la navegación y a la protección del medio marino (véanse A/58/65, párr. 35, y el artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar). Algunas de las medidas mencionadas suponen una capacidad hidrográfica que los Estados en desarrollo no siempre tienen. En los estrechos utilizados para la navegación internacional, los Estados usuarios y los adyacentes a los estrechos deberían cooperar en lo tocante a las ayudas a la navegación y a la seguridad, así como a otras formas de mejorar la seguridad y de prevenir, reducir y controlar la contaminación.

216. Es importante realzar el papel que cumplen los Estados ribereños y los Estados del puerto con respecto al cumplimiento, particularmente en vista de que algunos Estados del pabellón no ejercen un control de manera efectiva sobre los buques que

¹¹⁸ Véase por ejemplo A/62/66, párrs. 57 a 59, y el informe de la Reunión Consultiva ad hoc de altos representantes de organizaciones internacionales sobre la “relación auténtica” (A/61/160, anexo).

¹¹⁹ La Asamblea General ha alentado a todos los Estados del pabellón a que se sometan voluntariamente a auditoría y la Asamblea de la OMI ha invitado a los Estados miembros de esta Organización a seguir presentando las candidaturas de auditores cualificados y ha alentado a los Estados miembros que no se han sometido voluntariamente a auditoría a que lo hagan a la brevedad posible (véase la resolución A/62/215, párr. 79).

enarbolan su pabellón (véanse párrs. 195 y 196 *supra*) (véanse también A/58/65, párrs. 85 a 88 y 92 a 93 y A/58/95, párrs. 9 a 12). Por ejemplo, una mayor coordinación y cooperación entre los acuerdos regionales con respecto al control por el Estado del puerto, incluso mediante campañas conjuntas, puede complementar la ejecución y el cumplimiento por el Estado del pabellón y aumentar la seguridad marítima en general.

217. *La gente de mar y los pescadores.* La reducción del número de tripulantes de los buques debida a la mayor automatización, las obligaciones más rigurosas de seguridad, las dificultades para tomar licencia en tierra con consiguiente aumento del aislamiento social, la inculpação y detención de marineros después de siniestros marítimos¹²⁰ y los continuos abusos de los derechos humanos y laborales¹²⁰ han redundado en detrimento de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar y los pescadores. Se plantean como consecuencia problemas de contratación y retención. Por ejemplo, en este momento hay una escasez severa y cada vez mayor de oficiales cualificados y experimentados de navegación e ingeniería⁷⁰.

218. En la industria pesquera, el exceso de capacidad y la pesca excesiva han creado una mayor competencia en pos de los recursos y son factores de la falta de seguridad en las operaciones, además de la disminución del número de tripulantes y el mantenimiento insatisfactorio de buques y equipo¹²¹.

219. La aplicación efectiva de los instrumentos en que se dispone la existencia de condiciones de trabajo y de vida dignas y el trato justo de marineros y pescadores aumentaría la seguridad marítima.

220. *Trato de las personas rescatadas en el mar.* Se plantean diversos problemas en el contexto del trato de las personas rescatadas en el mar. Uno de ellos se refiere a la necesidad de que los Estados del pabellón se aseguren de que los capitanes cumplan la obligación que les incumbe según el derecho internacional de rescatar a quienes están en peligro en el mar (A/61/63, párr. 84). La renuencia de algunos Estados ribereños a permitir el desembarco de personas rescatadas en el mar o la imposición de condiciones previas para ese desembarco, así como la imposición de sanciones a las empresas navieras, pueden también redundar en detrimento de la integridad del régimen del Convenio SAR, de los derechos de los rescatados y de la protección que les ofrece el derecho internacional (ibíd.). La Asamblea General ha instado a los Estados a cooperar para que quienes sean rescatados en el mar sean trasladados a un lugar seguro y ha exhortado a los Estados a tomar todas las medidas necesarias para dar una aplicación efectiva a las enmiendas a los Convenios SAR y SOLAS (resolución 62/215, párr. 77). También ha quedado de manifiesto la necesidad de instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento en condiciones de operabilidad, así como la de aclarar las obligaciones de los Estados con respecto a la búsqueda, el salvamento y el desembarco, especialmente cuando el Estado ribereño más cercano no haya declarado una zona de búsqueda y salvamento⁴⁹.

221. Hay que hacer más para proteger los derechos que confieren los instrumentos internacionales, particularmente los de derechos humanos y derecho de los refugiados a las personas rescatadas. A este respecto, se ha observado con preocupación la existencia de procedimientos que deniegan la evaluación individual de los distintos casos, ponen en peligro los derechos de los refugiados y de quienes

¹²⁰ Informe de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, junio de 2006, op.cit.

¹²¹ Aportación de la FAO.

piden asilo, disponen la detención obligatoria de personas o disponen el regreso forzoso de personas a países en los que corren el riesgo de tortura. Existe también el peligro de que quienes huyan de la persecución sean devueltos a su país de origen so pretexto de estar involucrados en operaciones de tráfico o contrabando¹²².

c) Formar más capacidad

222. Un factor crucial en la acción mundial para aumentar la seguridad marítima consiste en que exista el marco jurídico y administrativo necesario para que los instrumentos internacionales en la materia se lleven a la práctica y se hagan cumplir de manera efectiva. Hay que hacer más para ayudar a los países en desarrollo, incluso en la preparación de legislación nacional y el establecimiento de un planteamiento integrado de la seguridad marítima.

223. Para aumentar la capacidad se puede recurrir, por ejemplo, a la prestación de asistencia técnica y financiera, la transferencia de tecnología y programas de capacitación. Los seminarios y las misiones de capacitación realizados por organizaciones intergubernamentales pueden incrementar la capacidad institucional y humana a los efectos de una aplicación uniforme y efectiva de los instrumentos internacionales y, de esa manera, contribuir a la seguridad marítima en general (véanse, por ejemplo, párrs. 185, 186 y 196 *supra*).

224. La falta de un mecanismo de financiación estable y con capital suficiente para ayudar a los países ribereños en desarrollo a cumplir sus obligaciones de apoyar una navegación ecológicamente racional y en condiciones de seguridad sigue constituyendo un grave problema. Algunas actividades, como la realización de estudios hidrográficos o el establecimiento de avanzados sistemas de información sobre el tráfico marítimo o ayudas a la navegación no generan ingresos y requieren una importante inversión de capital y un alto grado de capacidad técnica; además, por lo general no las lleva a cabo el sector privado. Existe la urgente necesidad de determinar un mecanismo de financiación mediante donaciones que sirva de alternativa al FMAM y pueda desempeñar una función catalítica y de organización con respecto a la prevención de la contaminación marina¹¹⁵ (véase párr. 208 *supra*).

d) Mayor cooperación y coordinación respecto de la seguridad marítima

225. Una mayor cooperación y coordinación a todos los niveles puede mejorar enormemente la seguridad marítima, incluso con respecto a la formación de capacidad. Por ejemplo, mediante la realización de ejercicios y una mejor coordinación a nivel regional se puede responder con mayor eficiencia en casos de contaminación marina en gran escala.

226. Se ha dicho que es necesario aumentar los conocimientos y mejorar las prácticas en materia de cooperación y coordinación entre los organismos más importantes que participan en los servicios de comunicaciones sobre seguridad marítima a fin de asegurarse de que se dé suficiente primacía a esos servicios, esenciales para la seguridad de la vida y los bienes en el mar. La continua presión que se ejerce sobre la utilización del espectro de radiofonía para todos los fines puede causar problemas en cuanto a la reasignación del espectro que utilizan en la actualidad los servicios de satélite para fines de seguridad y peligro en el mar.

¹²² Aportación de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos.

Habida cuenta de que la única manera de cambiar estos servicios consiste en lanzar nuevos satélites, la evolución de la utilización del espectro dependerá de una pericia considerable y una gestión cuidadosa¹²³.

227. En el contexto de las operaciones de rescate, es esencial estrechar la cooperación y coordinación para no reaccionar con demora⁴⁹ (véanse también MSC 83/27/6, A/61/63, párr. 84 y A/61/63/Add.1, párrs. 55 a 60). Se ha sugerido que la labor futura para mejorar el régimen de búsqueda y salvamento incluya la cooperación con los Estados cuyas regiones de búsqueda y salvamento sean desproporcionadamente extensas y la prestación de apoyo a los Estados que carecen de capacidad para realizar operaciones de búsqueda y salvamento⁴⁹ (véase también MSC 83/27/6). También se necesita la cooperación internacional para hacer frente a complejas situaciones de rescate en el mar y esa labor podría girar en torno a acuerdos de división de las obligaciones.

228. La migración internacional por mar, si bien plantea sus propios problemas especiales, en situaciones de rescate en el mar por ejemplo, debe ser también considerada en el contexto más amplio de la migración internacional y deben tenerse en cuenta sus causas fundamentales (véanse párrs. 96 y 97 *supra*).

VI. Ciencia y tecnologías marinas

229. Son cada vez mayores los llamamientos que se hacen en diversos foros internacionales para apoyar la formulación de la política y las decisiones mediante un mayor análisis científico y más información científica. La ciencia y la tecnología contribuyen a entender y conocer el medio marino, su biodiversidad y sus ecosistemas y proceder a su ordenación sostenible. La ciencia y la tecnología son esenciales para establecer sistemas de alerta de tsunamis y otros fenómenos tales como El Niño, así como para mitigar los efectos de los casos de contaminación. El establecimiento de programas de ciencias marinas y el desarrollo de la tecnología constituyen la base de procesos tales como la presentación de informes sobre el estado del medio marino en todo el mundo, incluidos los aspectos socioeconómicos, y su evaluación, proceso de carácter periódico (véanse párrs. 377 a 380 *infra*). La COI/UNESCO y el PNUMA, por ejemplo, y redes de investigación tales como Census of Marine Life han contribuido al establecimiento de diversos programas de ciencia y tecnología marina. En el presente capítulo se describen los acontecimientos recientes acerca de algunos de los programas científicos establecidos y la nueva tecnología utilizada.

A. Ciencia marina

230. *Sistema Mundial de Observación de los Océanos*. La COI ha seguido perfeccionando el Sistema Mundial de Observación de los Océanos, en asociación con la OMM, el PNUMA y el Consejo Internacional para la Ciencia (véase también A/60/63/Add.2, párr. 90). En 2007 se colocaron 3.000 plataformas flotantes de la ARGO (véase A/57/57, párr. 533) para medir la temperatura y la salinidad entre la superficie y los 2.000 metros de profundidad¹²⁴. Gran parte de las estaciones de

¹²³ Aportación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite.

¹²⁴ Aportación de la UNESCO/COI.

observación del nivel del mar del Sistema Mundial de Observación de los Océanos (ibíd., párr. 319) están ahora en condiciones de proporcionar datos en tiempo real con fines de alerta de condiciones extremas en las zonas costeras y regionales. Esos datos también son pertinentes para la industria marítima.

231. *Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográficos.* El programa de Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográficos se ha referido tradicionalmente a los datos de oceanografía física en diferido y la necesidad de un mecanismo similar para los datos químicos y biológicos de los océanos ha tenido como consecuencia la preparación del Plan estratégico de la COI para la gestión de datos e información oceanográficos, aprobado por la Asamblea de la COI en junio de 2007. Esa estrategia tiene los siguientes objetivos: 1) procesamiento y archivo de datos sobre diversas variables según normas y con formatos científicamente sólidos y bien documentados; 2) distribución de datos sobre diversas variables (observaciones y resultados de modelos) en tiempo real y en diferido, en función de las necesidades de los grupos de usuarios y su capacidad técnica y 3) acceso eficiente a datos sobre las variables básicas y los productos derivados (con inclusión de pronósticos, alertas y advertencias) por usuarios que tengan una amplia gama de capacidades. Como actividades básicas se están preparando un acuerdo internacional sobre normas y un OceanDataPortal (www.oceandataportal.net), que dará acceso a las colecciones e inventarios de datos marinos de los centros oceanográficos nacionales de la red de Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográficos y permitirá encontrar y evaluar datos y consultarlos mediante servicios en Internet. Ese sistema tiene por objeto facilitar el acceso a los datos por una amplia variedad de usuarios y, por lo tanto, sirve de apoyo al desarrollo de productos y servicios de datos.

232. *Floración de algas nocivas.* En una reunión de trabajo celebrada en enero de 2008, un equipo de tareas internacional empezó a preparar un sistema de información sobre las algas nocivas, que se ha de convertir en el principal sistema de suministro de datos e información sobre la floración de algas tóxicas en los océanos del mundo sobre la base de los datos recibidos de las operaciones nacionales de vigilancia y los conocimientos científicos aportados por expertos nacionales. El sistema también permitirá el intercambio de información a nivel mundial y se basará en los productos de datos de la COI sobre la aparición y la taxonomía de las algas nocivas y los sistemas de vigilancia de la floración de algas nocivas, por un lado, y en nuevos componentes que se van a preparar sobre la existencia e identificación de especies a nivel mundial, por otro. El sistema de información sobre las algas nocivas se prepara en colaboración con el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, la Organización de Ciencias Marinas del Pacífico Septentrional, la Sociedad Internacional para el Estudio de las Algas Nocivas, el Sistema de Información Biogeográfica de los Océanos y la Encyclopaedia of Life¹²⁴.

233. *Diversidad biológica marina.* El Centro Mundial de Vigilancia de la Conservación del PNUMA ha empezado a colaborar con el Sistema de Información Biogeográfica de los Océanos, establecido por el programa del Censo de la Fauna y la Flora Marinas¹¹³, a fin de intercambiar y compartir datos con referencias geográficas sobre la diversidad biológica marina (por ejemplo, datos sobre los ecosistemas vulnerables de aguas profundas, como los arrecifes de coral de aguas frías, o datos procedentes de los diferentes programas del Censo de la Fauna y la

Flora Marinas) con vistas a mejorar la consulta en Internet (www.iobis.org) para todos los interesados (www.coreocean.org/?Dev2go.web).

B. Sistemas de alerta temprana

234. *Sistema de Alerta contra los Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Océano Índico.* En su período de sesiones de 2007, los Estados miembros del Grupo Intergubernamental de Coordinación de 2007 del Sistema de Alerta contra los Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Océano Índico decidieron que para finales de 2008 el Sistema abarcaría toda la región. La COI de la UNESCO firmó en diciembre de 2007 un acuerdo con la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, uno de los principales proveedores de servicios de comunicaciones móviles vía satélite a nivel mundial (véase <http://portal.unesco.org/es>), a fin de actualizar y mejorar el suministro prácticamente en tiempo real de datos sobre el nivel del mar en el Océano Índico para confirmar tsunamis.

235. El terremoto de 8,4 grados en la escala magnitud de momento y el tsunami subsiguiente que se registraron el 12 de septiembre de 2007 al suroeste de Sumatra en el Océano Índico sirvieron de prueba para el Sistema de Alerta contra los Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Océano Índico (véase <http://nctr.pmel.noaa.gov/sumatra20070912.html>). El Sistema respondió a la emergencia localizando en 4,3 minutos el epicentro y el hipocentro del terremoto y calculando su magnitud exacta. Además, en 6 minutos se avisó a la población. Un análisis de las respuestas a un cuestionario, al que contestaron 24 de 28 países describiendo su grado de preparación para el fenómeno y de conocimiento de él, pone de manifiesto que tres años después del devastador tsunami de 2004 en el Océano Índico, el Sistema de Alerta contra los Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Océano Índico se acerca a la madurez operacional.

236. *Sistema de alerta de tsunamis del Pacífico.* El terremoto de Pisco, con epicentro frente a las costas del Perú, del 15 de agosto de 2007, de 8 grados, en la escala magnitud de momento, fue un importante recordatorio de los cambios necesarios en el Sistema de alerta de tsunamis del Pacífico, el sistema de alerta de tsunamis más antiguo que existe. El Sistema se concibió inicialmente para alertar de tsunamis de origen lejano (véase www.eeri.org/lfe/pdf/peru_pisco_eeri_preliminary_reconnaissance.pdf). Los avances de la ciencia y la tecnología han demostrado que también hay que tener en cuenta las amenazas de tsunamis de origen cercano. Los cambios en el despliegue y la mejora de la tecnología son cruciales para aumentar la protección de la vida y los medios de subsistencia en el Pacífico, en particular, en el Pacífico meridional.

237. El Centro de alerta de tsunamis en el Pacífico ha elaborado un plan de comunicación para el servicio provisional de información consultiva sobre tsunamis en el Mar Caribe y regiones adyacentes. Según ese plan, los datos sísmicos disponibles en la región permitirán una evaluación preliminar de los terremotos durante los 10 a 20 minutos inmediatamente posteriores a la fractura. Al aumentar el número de estaciones, se reducirá el tiempo de reacción. Los datos disponibles en la región sobre el nivel del mar son insuficientes para detectar y medir rápidamente los tsunamis procedentes de todas las regiones posibles. Sin embargo, se han instalado recientemente sensores en las profundidades oceánicas y se ha previsto instalar

sensores costeros para aumentar el alcance del sistema. A enero de 2008, 22 países de la región del Caribe habían designado centros de coordinación de la alerta de tsunamis y puntos de contacto nacionales sobre los tsunamis.

238. Sistema de Alerta Temprana contra los Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Atlántico Nororiental y el Mediterráneo y Mares Adyacentes. En su período de sesiones¹²⁵, el Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta Temprana contra los Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Atlántico Nororiental y el Mediterráneo y Mares Adyacentes decidió que, a título provisional y durante el primer trimestre de 2008, se pusiera a prueba el sistema informático (SeisComp3) desarrollado por el Centro Nacional de Investigaciones de Geociencias de Alemania para el Océano Índico en una red inicial de centros regionales de alerta de tsunamis¹²⁴. Sobre la base de los resultados de pruebas intensivas, un equipo de tareas formulará recomendaciones sobre el sistema definitivo para mediados de 2008, en las que también se incluirán propuestas de posibles colaboradores y mecanismos de financiación. Además, la Unión Europea reconoció la necesidad de establecer un sistema de alerta temprana de tsunamis en la región del Atlántico nororiental y el Mediterráneo, que se basará en el sistema desarrollado en el marco de la COI. El Consejo también invitó a la Comisión Europea y a los Estados miembros a contribuir a los trabajos en curso en las Naciones Unidas mediante el respaldo a sus proyectos de investigación y desarrollo pertinentes (véase <http://register.consilium.europa.eu/pdf/es/07/st15/st15479.es07.pdf>).

C. Novedades recientes en la tecnología marina

239. *Vehículos submarinos autónomos no tripulados*. Los vehículos submarinos autónomos no tripulados se han utilizado desde hace tiempo para reunir datos de forma remota, aunque la tecnología es objeto de desarrollo y expansión continuos. Recientemente, un submarino en marcha lanzó y recuperó mediante un brazo robot un vehículo submarino autónomo no tripulado (véase www.boeing.com/news/releases/2007/q4/071126b_nr.html). En diciembre de 2007, se lanzó un prototipo inocuo para el medio ambiente, de vehículo submarino autónomo no tripulado, que ha estado trabajando sin interrupciones desde ese momento en una misión de reunión de datos que podría durar hasta seis meses (véase www.who.edu/page.do?pid=7545&tid=282&cid=37008&ct=162). La energía extraída de la diferencia de temperatura entre las distintas capas de agua propulsa el planeador térmico. El Instituto Oceanográfico de Woods Hole (ibíd.) ha desplegado vehículos submarinos autónomos no tripulados alrededor de la cresta de Gakkel en el Océano Ártico en la primera operación de búsqueda de vida en ese entorno singular del fondo marino.

240. *Teleobservación*. El satélite Jason-2, cuyo lanzamiento está previsto para junio de 2008, tomará el relevo del satélite Jason-1 en una misión para medir la altura de la superficie del mar (véase www.jason.oceanobs.com/html/missions/jason2/welcome_uk.html). La carga útil del satélite incluirá instrumentos nuevos y perfeccionados, como el altímetro Poseidon-3, que medirá la altura del nivel del mar con un margen de error de muy pocos centímetros, la altura de las olas y la velocidad del viento. El instrumento permitirá mejorar las mediciones sobre todo en las zonas costeras, las aguas continentales y el hielo. La órbita del satélite será la

¹²⁵ ICG/NEAMTWS IV, noviembre de 2007, véase también www.ioc-tsunami.org/index.php.

misma que la del satélite Jason-1, y cubrirá el 90% de los océanos del mundo en un ciclo de poco menos de 10 días. El objetivo del satélite es producir datos altimétricos de calidad para estudiar las variaciones del nivel del mar a largo plazo y durante decenios, incluidas las variaciones del nivel medio del mar. Los datos se integrarán en modelos de predicción oceánica en tiempo prácticamente real y se aplicarán al estudio del clima, el pronóstico estacional, incluidos el fenómeno de El Niño y fenómenos similares, y otros estudios de los océanos. Una vez que el satélite Jason-2 supere una fase de calificación en vuelo de unos seis meses, el satélite Jason-1 se pondrá en una nueva órbita.

241. Se ha desarrollado una nueva técnica utilizando el radar de síntesis de apertura avanzado de la Agencia Espacial Europea a bordo del satélite Envisat para obtener información sobre la dinámica de las corrientes de los océanos (véase http://www.esa.int/esaCP/SEMZRQEMKBF_index_0.html). Mediante esa técnica, se ha determinado la forma en que los vientos y las corrientes superficiales influyen en el efecto Doppler¹²⁶, lo cual se observa en las ondas electromagnéticas reflejadas por la superficie del agua. La dinámica de las corrientes de los océanos se estudia por el papel que le cabe en las condiciones meteorológicas, el clima y el transporte de contaminantes.

242. *Embarcaciones.* Se ha creado por medio de la nanotecnología un revestimiento para cascos de buques y otras superficies anunciado en el EuroNanoForum de 2007 (véase <http://www.euronanoforum2007.eu>). El revestimiento impide que organismos marinos, como las algas y los percebes, se adhieran a la superficie y consiste en la inclusión de nanotubos de carbono en la pintura, lo cual altera la superficie pintada a nivel molecular y permite que los organismos nocivos sean barridos por el desplazamiento del buque (véase también párr. 290 *infra*).

243. Se han llevado a cabo pruebas para desarrollar una tecnología de medición de las cantidades de óxidos de azufre y de nitrógeno en las emisiones de las chimeneas de los barcos (véase chalmersnyheter.chalmers.se/chalmers03/english/Article.jsp?article=9899). En los experimentos se han utilizado instrumentos aerotransportados, uno que analiza ópticamente el reflejo de la luz solar por la superficie del agua y otro que analiza directamente los gases. Se espera que esa tecnología permita supervisar los buques y reducir sus emisiones de conformidad con las reglas del anexo VI del Convenio MARPOL.

244. *Cableado submarino.* Se ha empezado a tender un cable de comunicaciones de 13.700 kilómetros de longitud que conectará algunos países del África meridional y oriental¹²⁷ con la India, el Oriente Medio y Europa y se prevé que estará terminado a principios de 2009. No hay más que un cable en la región y se espera que la capacidad de 1,28 terabytes por segundo del nuevo cable proporcione acceso a ancho de banda poco costoso y levante un obstáculo de infraestructura en la región, fomentando de ese modo el crecimiento económico regional (véase www.tycotelecom.com/AboutUs/content.asp?page=view&type=Press&id=301).

245. *Energía de las olas.* AquaBuOY 2.0, prototipo de dispositivo de generación de energía de las olas, que ha sido ensayado frente a la costa occidental de América del

¹²⁶ El efecto Doppler es la variación de la frecuencia y la longitud de una onda percibida por un objeto en movimiento en relación con la fuente de la onda (en.wikipedia.org/wiki/Doppler_effect).

¹²⁷ Kenya, Madagascar, Mozambique, República Unida de Tanzania y Sudáfrica.

Norte, convierte el componente vertical de la energía cinética de las olas en agua de mar presurizada y envía la energía a la costa por cables de transmisión submarinos (véase www.finavera.com/en/home). Los ensayos se están utilizando para desarrollar la próxima versión del sistema y se prevé empezar a generar electricidad con fines comerciales en 2010. Los convertidores de energía de las olas se desplegarán en forma de red de boyas, frente a los aerogeneradores más convencionales, que han impedido el progreso de esa fuente de energía porque se consideran estéticamente desagradables. Los convertidores de energía de las olas instalados en boyas de navegación estarán a la vista de los usuarios del mar y resistirán en el medio oceánico durante varios decenios, pero no serán demasiado visibles desde la costa.

246. *Propulsión eólica. Beluga SkySails*, buque mercante de 10.000 toneladas, ha realizado un viaje experimental de regreso de Alemania a Venezuela utilizando una nueva tecnología de propulsión eólica, lo cual ha constituido su primera prueba práctica y un posible retorno a la era de la navegación a vela (véase www.skysails.info/index.php?id=6&L=1). En el viaje inaugural se utilizó una cometa de 160 metros cuadrados, además de la propulsión convencional, con lo que se espera reducir el consumo de combustible por lo menos en un 10%, dependiendo de las condiciones del viento, con estimaciones de hasta un 50% en momentos de condiciones óptimas de viento.

VII. Conservación y ordenación de los recursos pesqueros marinos

247. Veintiséis años después de la aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y 13 años después de la aprobación del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, una mejor gestión de la pesca sigue siendo un problema fundamental en el mundo. La sobrepesca, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y las prácticas de pesca destructivas continúan en muchas regiones y son motivo de preocupación para la industria pesquera y la comunidad internacional. Según el informe de la FAO sobre el estado mundial de la pesca correspondiente a 2006¹²⁸, muchas poblaciones están plenamente explotadas o sobreexplotadas, agotadas o recuperándose del agotamiento, lo que confirma observaciones anteriores que indicaban que se había alcanzado probablemente el potencial máximo de la pesca de captura de peces silvestres en los océanos del mundo.

248. Diversos instrumentos promueven la pesca responsable y tienen por objetivo un mejor cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación (véanse párrs. 102 a 104 *supra*). Dichos instrumentos confían importantes funciones a los Estados del pabellón, los Estados del puerto y las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera para que la pesca sea sostenible y para luchar contra las prácticas de pesca insostenibles. Lamentablemente, esos instrumentos no se aplican del todo o no se aplican en grado suficiente y ello les resta eficacia para mejorar la gestión de la pesca y la ordenación sostenible de las poblaciones de peces. En consecuencia, los Estados y las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera están presentando una

¹²⁸ FAO, *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2006* (Roma, 2007), se puede consultar en <http://fao.org>.

serie de iniciativas nuevas para que los buques de pesca cumplan efectivamente las medidas internacionales de conservación y ordenación y para proteger mejor los ecosistemas marinos vulnerables y la diversidad biológica marina (véanse párrs. 311 y 313 *infra*). En el presente capítulo se ofrecen algunos ejemplos.

249. *Hacia la evaluación del desempeño de los Estados del pabellón.* El capítulo V del presente informe se refiere a la función fundamental que cabe a los Estados del pabellón en la tarea de que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las medidas de conservación y ordenación y a la circunstancia de que algunos Estados del pabellón no controlan de manera efectiva a sus buques en el contexto de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (véanse párrs. 48, 101, 102, 122, 123 y 131). Predomina en la actualidad la opinión de que los buques de pesca en alta mar que no estén controlados efectivamente por los Estados del pabellón están sujetos a sanciones de otros Estados en caso de que infrinjan las medidas internacionales de conservación y ordenación.

250. En 2007, tras los llamamientos en favor de que se establecieran procesos adecuados para evaluar el desempeño de los Estados del pabellón que se hicieron en la Conferencia de revisión de 2006 del 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 y en la Asamblea General (véase A/CONF.210/2006/15, anexo, párr. 43 g), y las resoluciones de la Asamblea General 61/105, párr. 41, y 62/177, párr. 41), el Comité de Pesca pidió a la FAO que examinara la posibilidad de convocar una consulta de expertos para formular criterios de evaluación del desempeño de los Estados del pabellón, así como para examinar las posibles medidas contra los buques que enarbolaran el pabellón de los Estados que no cumplieran dichos criterios¹²⁹.

251. Los instrumentos internacionales vigentes en la materia ya proporcionan parámetros y criterios para evaluar el desempeño de los Estados del pabellón en relación con los buques pesqueros que enarbolan su pabellón (véanse párrs. 102 a 105 *supra*) y deberían ayudar a la futura consulta de expertos a determinar esos criterios y establecer el perfil de un “modelo de Estado del pabellón” o Estado del pabellón responsable. La evaluación del desempeño del Estado del pabellón se suele considerar un proceso paralelo a las evaluaciones en curso del desempeño de las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera.

252. *Evolución de las medidas del Estado del puerto.* Las medidas del Estado del puerto se han aplicado a nivel regional en el marco de las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera como mecanismos adicionales y complementarios para hacer frente a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste, Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste y Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos) (véanse párrs. 103, 106 y 125 y 126 *supra*). También se ha prestado atención a los beneficios de la armonización de esas medidas, incluida la eliminación de los “puertos de conveniencia” y la práctica de los buques de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de ir pasando de puerto en puerto para evitar la detección y los rigurosos controles del Estado del puerto (véase también párr. 125 *supra*).

¹²⁹ FAO, nota 96 *supra*.

253. En la Conferencia de revisión del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces se recomendó que los Estados aprobaran “todas las medidas necesarias en materia del Estado del puerto” para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y promover normas mínimas a escala regional. También se invitó a la FAO a elaborar un instrumento jurídicamente vinculante sobre normas mínimas relativas al Estado del puerto (véase A/CONF.210/2006/15, párr. 47 d)). En consecuencia, la FAO convocó en 2007 una consulta de expertos para elaborar un instrumento de ese tipo, basado en el Modelo de Sistema de la FAO sobre las medidas del Estado del puerto para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2005)¹³⁰. El proyecto de instrumento se ultimaré mediante una consulta técnica de la FAO en junio de 2008 y se presentará para su aprobación al Comité de Pesca en 2009.

254. En el proyecto de instrumento se establecen normas mínimas para las medidas del Estado del puerto aplicables a los buques de pesca extranjeros y, en determinadas circunstancias, a los buques de pesca nacionales del Estado del puerto¹³¹. También se establecen los derechos y los deberes fundamentales de los Estados del puerto respecto de los buques de pesca extranjeros que entren en sus puertos. El proyecto de instrumento contiene disposiciones sobre los requisitos previos a dicha entrada; las circunstancias que permiten la denegación del uso del puerto; la notificación e inspección de los buques en puerto, incluidas las obligaciones generales de los Estados del puerto en relación con las inspecciones de los buques y el intercambio de información con otros Estados, las medidas del Estado del puerto y los informes de las inspecciones. Se hace referencia a los deberes del Estado del pabellón de cooperar con las autoridades del Estado del puerto, así como de cumplir las medidas adoptadas por organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera. También se incluyen disposiciones sobre las necesidades de los Estados en desarrollo. En el proyecto de instrumento también se aprueban los mecanismos de solución pacífica de controversias dispuestos en la Parte VIII del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces.

255. *Evaluación del impacto ambiental de las actividades pesqueras.* Uno de los principios más importantes del derecho ambiental y el desarrollo sostenible es el requisito de la evaluación del impacto ambiental respecto de las actividades propuestas que probablemente hayan de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente¹³². Con respecto a las actividades de pesca, de conformidad con el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces y en aplicación del criterio de precaución, los Estados deben evaluar los efectos de la pesca, de otras actividades humanas y de los factores medioambientales sobre las poblaciones objeto de la pesca y sobre las especies que son dependientes de ellas o están asociadas con ellas o que pertenecen al mismo ecosistema (art. 5 d) del Acuerdo). Los Estados también deben, entre otras cosas, establecer programas de obtención de datos y de investigación para evaluar los efectos de la pesca sobre las

¹³⁰ Véase el documento (FIEL)R856 (En) de la FAO.

¹³¹ En el apartado f) del artículo 1 del proyecto de instrumento se ha ampliado la definición de “buque de pesca” a cualquier bote, barco o embarcación utilizado en la pesca o actividades conexas, incluidos los barcos de apoyo, los buques frigoríficos o de transporte y los buques que participen en actividades pesqueras.

¹³² Principio 17 de la Declaración de Río; véase también la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Convención sobre la evaluación de los efectos en el medio ambiente en un contexto transfronterizo.

especies capturadas accidentalmente y adoptar los planes necesarios para asegurar la conservación de tales especies y proteger los hábitats que estén especialmente amenazados (art. 6 3) d) del Acuerdo). La necesidad de evaluar el impacto ambiental de todos los usos y actividades que puedan afectar al medio marino se convirtió en tema fundamental en el reciente Seminario sobre la gobernanza de la alta mar en el siglo XXI, celebrado en octubre de 2007¹³³.

256. En su resolución 61/105, relativa a la pesca sostenible, la Asamblea General exhortó a los Estados del pabellón y las organizaciones o los mecanismos regionales de ordenación pesquera a que adoptaran una serie de medidas en materia de pesca en los fondos marinos. Como seguimiento, la FAO convocó, en octubre de 2007, una consulta de expertos para elaborar un proyecto de directrices internacionales sobre la ordenación de la pesca en aguas profundas en alta mar. Reconociendo los posibles efectos adversos de la pesca en aguas profundas en los ecosistemas marinos vulnerables y la diversidad biológica marina, en el proyecto de directrices se señala la importancia de la evaluación del impacto ambiental y que la “vulnerabilidad de poblaciones, comunidades y hábitats debe evaluarse” (documento TC:DSF/2008/2 de la FAO, párrs. 43 y 47). En consecuencia, se recomienda que los Estados del pabellón realicen evaluaciones para establecer si es probable que las actividades pesqueras produzcan efectos perjudiciales importantes en una determinada zona. Tal evaluación de los efectos debería abordar, entre otros aspectos, los tipos de pesca que se realizan en la zona; las actividades no pesqueras que tienen lugar en la zona; la proporción de las poblaciones, comunidades y hábitats expuestos al riesgo de efectos perjudiciales a causa de la pesca; el riesgo de que una zona contenga ecosistemas marinos vulnerables y de que estos ecosistemas marinos vulnerables queden afectados por las actividades de pesca; y las medidas para evitar los efectos o reducirlos a un nivel tal que no produzcan efectos perjudiciales importantes. Las evaluaciones del impacto deberían repetirse a intervalos apropiados a la naturaleza de la pesca y del ecosistema o en los casos en que se hayan producido cambios naturales o cambios en la pesquería u otras actividades en la zona (ibíd., párr. 47).

257. *Aplicación de medidas relacionadas con el comercio por las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera.* El motivo fundamental de las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada son los beneficios económicos y los incentivos para participar en ellas persistirán siempre que sigan siendo rentables. En consecuencia, la utilización de medidas relacionadas con el comercio como medidas complementarias de los regímenes tradicionales de supervisión, control y vigilancia se ha convertido en una potente arma para que las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera luchen contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada¹³⁴. Esas medidas forman parte de una nueva estrategia destinada a aumentar el costo de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y eliminar los beneficios que genera. La inclusión en listas públicas de buques de ese tipo de pesca por las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera constituye la base de la nueva estrategia, puesto que sirve para impulsar la adopción de medidas por los Estados del puerto, los Estados

¹³³ Informe resumido de los Copresidentes del Seminario sobre la gobernanza de la alta mar en el siglo XXI, octubre de 2007, organizado por iniciativa de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y de los Recursos Naturales.

¹³⁴ Informe de la primera reunión de la Red de secretarías de los órganos regionales de pesca (FIEL/R837), Roma, 12 y 13 de marzo de 2007, *Fisheries Report*, No. 837 de la FAO, párr. 54. Véase también párr. 105 *supra*.

importadores y los Estados comercializadores a fin de impedir que el pescado o los productos de la pesca de los que se sospeche que proceden de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada lleguen al mercado (Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, Comisión Internacional del Atún Tropical, Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste, Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste y Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental). La inclusión del buque frigorífico *Polestar* en la lista B de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (lista negativa) por sus actividades de transbordo con buques de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la jurisdicción de la CPANE demuestra la eficacia de que las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera incluyan en listas negativas a los buques de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y los que les presten apoyo. En 2006, debido a su inclusión en la lista negativa, se denegó la entrada del *Polestar* en puertos del Asia oriental, Europa, el África septentrional y América del Norte y en 2007 se procedió finalmente a apresarlos con su carga en Marruecos (comunicado de prensa de la CPANE, 28 de junio de 2007).

258. Como resultado de esa estrategia, varios Estados que no son miembros de organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera han tratado de obtener la condición de colaborador de ellas. Muchas organizaciones y acuerdos regionales de esa índole también tienen disposiciones aplicables a quienes no son miembros y algunas los han alentado a hacerse partes o solicitar la condición de colaboradores no miembros, siempre que los solicitantes confirmen su compromiso de respetar sus medidas de conservación y ordenación. Como contrapartida, esos Estados tendrían derecho a una parte del número de capturas totales permisibles en calidad de nuevos miembros o a “cuotas de colaboración” como colaboradores no miembros. En ese sentido, son particularmente pertinentes las disposiciones del párrafo 3) del artículo 119 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el párrafo 3) del artículo 8 y el párrafo 3) del artículo 17 del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces.

VIII. Diversidad biológica marina

259. La tasa de pérdida de diversidad biológica marina sigue siendo motivo de preocupación para la comunidad internacional¹³⁵. Como consecuencia y teniendo en cuenta la proximidad de los cronogramas y objetivos establecidos en los párrafos 30 a 32 del Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo¹³⁶ por la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible y otros órganos normativos¹³⁷, la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica marina siguen siendo un tema importante de los debates en diversos foros internacionales. Las

¹³⁵ Véanse las actas de la Conferencia de Noruega y las Naciones Unidas sobre los ecosistemas y la población – La diversidad biológica para el desarrollo – El camino a 2010 y más allá, 2007.

¹³⁶ Plan de aplicación de las Decisiones de Johannesburgo (*Informe de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, Johannesburgo (Sudáfrica), 26 de agosto a 4 de septiembre de 2002* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.03.II.A.1 y corrección), cap. 1, resolución 2, anexo, párrs. 30 a 32).

¹³⁷ Por ejemplo, en 2002, en la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica se acordó lograr una reducción significativa en la tasa de pérdida de diversidad biológica para 2010.

cuestiones relativas a la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional señaladas en el párrafo 91 de la resolución 61/222 se examinarán en una reunión del Grupo de Trabajo de la Asamblea General (para obtener información adicional, véase www.un.org/Depts/los).

A. Medidas recientes para contrarrestar las actividades que repercuten en la diversidad biológica marina

260. En febrero de 2008, en la 13ª reunión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico del Convenio sobre la Diversidad Biológica se examinó la diversidad biológica marina y costera, en particular las opciones para prevenir y mitigar el efecto de algunas actividades en determinados hábitats del fondo del mar, los criterios ecológicos para las zonas marinas que necesitan protección y los sistemas de clasificación biogeográfica (véase párr. 310 *supra*). Se aprobaron varias recomendaciones, que se volverán a examinar en la novena reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica (mayo de 2008)¹³⁸.

261. En la reunión se recomendó que en la novena reunión de la Conferencia de las Partes se pidiera al Secretario Ejecutivo del Convenio sobre la Diversidad Biológica que realizara, en colaboración con los Estados y las organizaciones pertinentes, una serie de estudios que se presentarían en futuras reuniones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico antes de la décima reunión de la Conferencia de las Partes, que se celebrará en 2010 y en la que se hará un examen en profundidad del programa de trabajo sobre los mares y las costas. Esos estudios comprendían la recopilación y la síntesis de la información científica disponible sobre el efecto de las prácticas destructivas de pesca y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la diversidad biológica y los hábitats marinos, reconociendo al mismo tiempo la función de la FAO en ese ámbito; la fertilización directa de los océanos inducida por el hombre (véase también UNEP/CBD/SBSTTA/13/L.5) reconociendo al mismo tiempo la función de la OMI en ese ámbito, y la acidificación de los océanos, así como su efecto en la diversidad biológica marina (véase también UNEP/CBD/SBSTTA/13/INF/11).

262. El Órgano Subsidiario pidió, entre otras cosas, que se colaborara para seguir preparando y poniendo en práctica opciones eficaces, a fin de prevenir y mitigar el efecto perjudicial de la actividad humana en determinados hábitats del fondo del mar¹³⁹ y recomendó que en la novena reunión de la Conferencia de las Partes se instara a los Estados y las organizaciones a realizar investigaciones adicionales para comprender mejor la diversidad biológica marina, especialmente en determinados hábitats del fondo del mar y zonas marinas que necesitan protección, incluida la elaboración de inventarios y líneas de base que se utilizarán en la evaluación de la condición de la diversidad biológica, prestando especial atención a los ecosistemas y los hábitats críticos relativamente desconocidos. En las recomendaciones también se mencionaba la creación de capacidad en los países en desarrollo y la promoción de

¹³⁸ En el momento de la redacción del presente informe, no se disponía del informe de la reunión. Por lo tanto, en el texto se utiliza el número de referencia provisional de las recomendaciones.

¹³⁹ Véase también UNEP/CBD/SBSTTA/13/INF/13, preparado por el Convenio sobre la Diversidad Biológica en colaboración con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar.

la participación plena y efectiva de las comunidades indígenas y locales al establecer nuevas zonas marinas protegidas.

B. Iniciativas sobre ecosistemas específicos

263. *Arrecifes de coral.* A fin de que se cobre más conciencia del valor de los arrecifes de coral y de motivar a la población a adoptar medidas para protegerlos, la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral ha declarado 2008 Año Internacional de los Arrecifes. La secretaría de la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral también ha propuesto un Plan de Acción para el período comprendido entre 2007 y 2009 destinado a lograr la supervivencia, la productividad y la recuperación a largo plazo de los arrecifes de coral y los ecosistemas conexos fomentando y manteniendo su resistencia mediante el conocimiento, la conservación y la ordenación¹⁴⁰. En su Reunión General celebrada en enero de 2008, la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral determinó que el turismo sostenible y la ordenación de la pesca y el establecimiento de zonas marinas protegidas eran formas de proteger los arrecifes de coral¹⁴¹. La Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral está preparando un conjunto de instrumentos y un programa de capacitación sobre la aplicación uniforme de las normas relativas a los arrecifes de coral y las investigaciones de los recursos naturales, que se pueden adaptar para su utilización en cualquier región importante de arrecifes de coral¹¹³.

264. El PNUMA, en colaboración con la Red mundial de vigilancia de los arrecifes de coral, está examinando el efecto de las fuentes terrestres de contaminación en la salud de los arrecifes de coral y la resistencia de los arrecifes frente a otras amenazas, como las procedentes del cambio climático mundial. A finales de 2008, se publicará un informe con estudios de casos de varios Estados ribereños¹¹³.

265. Una asociación mundial entre el FMAM y 40 instituciones colaboradoras apoya el proyecto de investigación y formación de capacidad sobre los arrecifes de coral como contribución a la ordenación y las decisiones de política respecto de los arrecifes de coral, incluso mediante centros de excelencia ubicados en Australia, Filipinas, México y la República Unida de Tanzania. Científicos que trabajan en el proyecto han determinado recientemente que, si se cumplen las hipótesis más conservadoras del Grupo Intergubernamental sobre el Cambio Climático, la acidificación de los océanos y el aumento de las temperaturas del mar, junto con otras presiones físicas y antropógenas, tendrán consecuencias devastadoras en los arrecifes de coral. Si se cumplen las hipótesis menos conservadoras, desaparecerá más de la mitad de los arrecifes de coral del mundo. Habrá que redoblar los esfuerzos por ordenar de forma sostenible esos ecosistemas a fin de que resistan mejor las presiones⁸¹.

266. *Ecosistemas de aguas profundas.* En su novena reunión mundial, los representantes de las convenciones y planes de acción sobre mares regionales convinieron en intensificar las actividades de apoyo del Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo y el Mandato de Yakarta del Convenio sobre la

¹⁴⁰ El Plan de Acción ha sido propuesto por los Estados Unidos y México, actuales copresidentes de la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral. Véase www.icriforum.org/secretariat/gmdc/pdf/GM_DC_Sec_Plan_Action.pdf.

¹⁴¹ En el momento de la redacción del presente informe, no se disponía del informe de la reunión.

Diversidad Biológica, en particular mediante la determinación de cuestiones críticas relacionadas con la diversidad biológica marina, la protección de sus principales componentes y la promoción de su utilización sostenible, centrándose, entre otras cosas, en la protección de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional y la diversidad biológica de las aguas profundas a nivel regional (véase párr. 319)¹¹³.

267. El PNUMA-Centro Mundial de Vigilancia de la Conservación, en colaboración con el proyecto HERMES (Hotspot Ecosystem Research on the Margins of European Seas), proyecto europeo de investigación sobre las aguas profundas, publicó un informe de evaluación de la socioeconomía, la ordenación y la gestión de la diversidad biológica y los ecosistemas de las aguas profundas, en el que se proporcionan información y orientación sobre la ubicación de los ecosistemas vulnerables de aguas profundas y alta mar, los bienes y servicios ecológicos, sociales y económicos que proporcionan y la manera en que las actividades existentes o emergentes y el cambio climático los afectan o amenazan¹¹³.

C. Medidas relativas a especies concretas

1. Cetáceos

268. El Año del Delfín 2007 se extenderá a 2008 en vista de los resultados obtenidos (véase www.yod2007.org), por ejemplo, la elaboración de un proyecto de acuerdo sobre la conservación de los pequeños cetáceos y los manatíes de la región del África occidental y proyectos de planes de acción sobre esas especies. Una vez finalizado, será uno de los acuerdos sobre la conservación de los cetáceos con el mayor alcance geográfico¹⁴².

269. A partir del 3 de febrero de 2008, el Acuerdo sobre la conservación de los pequeños cetáceos del Mar Báltico y el Mar del Norte se aplica también en el Atlántico nordeste y el Mar de Irlanda, como ha quedado reflejado en su nuevo nombre (Acuerdo sobre la conservación de los pequeños cetáceos del Mar Báltico, el Atlántico nordeste, el Mar de Irlanda y el Mar del Norte, véase también A/62/66/Add.1, párr. 149). En 2007 se organizaron talleres sobre los criterios de selección de las zonas marinas protegidas en favor de los cetáceos y los mamíferos marinos, así como sobre la estructura de la población de los pequeños cetáceos del ámbito geográfico del Acuerdo sobre la conservación de los pequeños cetáceos del Mar Báltico y el Mar del Norte y la genética y la estructura de las poblaciones de la marsopa común en el Báltico.

270. Las partes en el Acuerdo sobre la conservación de los cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua aprobaron en octubre de 2007, un nuevo plan de conservación para la región del Mar Negro. Aprobaron también resoluciones sobre el delfín común y el rorcual común del Mediterráneo y convinieron en incluir en el texto del Acuerdo la prohibición del uso de redes de enmalle y de deriva. Se aprobaron varias directrices, en particular sobre el rescate de animales en peligro, la recogida centralizada de muestras de tejido de animales varados, la devolución de cetáceos a su medio natural y el ruido antropógeno (véase párr. 300 *infra*). En la reunión también se decidió hacer una “etiqueta” para los

¹⁴² Conversaciones del África occidental sobre los cetáceos y sus hábitats, octubre de 2007. Aportación del PNUMA/Convención sobre las Especies Migratorias.

operadores de actividades de avistamiento de ballenas a fin de promover el avistamiento sostenible y se aprobaron los criterios de selección y el formato de las propuestas de zonas marinas protegidas en favor de los cetáceos y directrices para el establecimiento y la ordenación de esas zonas marinas protegidas¹⁴³.

271. *Colisiones*. El desarrollo de buques más rápidos y de mayor tamaño, así como el aumento del tráfico marítimo, ha generado preocupación por el riesgo de colisiones de buques con cetáceos¹⁴⁴. En marzo de 2008, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI examinará una propuesta de adición de un tema a su programa de trabajo sobre medidas para reducir al mínimo el riesgo de colisiones con cetáceos, a fin de facilitar el tratamiento coordinado y coherente de la cuestión (véase MEPC 55/23, párr. 22.15, y MEPC 57/18/2). En el pasado, el Comité de Seguridad Marítima ha adoptado medidas, tales como el establecimiento de sistemas obligatorios de notificación para evitar colisiones con ballenas francas boreales (véase, por ejemplo, en A/54/429, párr. 166, y A/62/66/Add.1, párr. 68, una propuesta aprobada por el Subcomité de Seguridad de la Navegación).

272. En el plano regional, se hace referencia a las colisiones en el contexto, entre otros, del Acuerdo sobre la conservación de los pequeños cetáceos del Mar Báltico y el Mar del Norte (véase A/62/66/Add.1, párrs. 148 y 192) y el Acuerdo sobre la conservación de los cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua, donde se ha previsto establecer una red mediterránea para crear una base de datos sobre las colisiones y facilitar el intercambio de información y datos. Las medidas de mitigación propuestas en un curso práctico celebrado en 2005 sobre las colisiones con ballenas de gran tamaño en el Mar Mediterráneo se ensayaron inicialmente en zonas determinadas y, si resultan eficaces, se propondrá su aplicación a mayor escala¹⁴⁵.

2. Otras especies migratorias

273. *Dugongo*. El 31 de octubre de 2007, entró en vigor un memorando de entendimiento sobre la conservación y la ordenación del dugongo (*Dugong dugong*) y sus hábitats en todas las zonas de distribución de la especie, preparado en el marco de la Convención sobre las Especies Migratorias. También en el marco de la Convención se están preparando una estrategia nacional de conservación del dugongo, que está previsto terminar para finales de 2008, y un plan de acción sobre las poblaciones de dugongo que quedan en Indonesia.

274. *Foca monje*. El 18 de octubre de 2007, se concluyó un nuevo memorando de entendimiento sobre la protección de las poblaciones de foca monje del Mediterráneo en el Atlántico oriental, que sirve de marco para un plan de acción sobre la recuperación de esa especie. La actividad principal prevista en el Plan es la creación de una red de zonas especiales de conservación de la foca monje para contribuir a su restablecimiento.

275. *Tiburones*. En diciembre de 2007, se celebró en el marco de la Convención sobre las Especies Migratorias una reunión para promover la cooperación internacional en materia de conservación de los tiburones migratorios. Los

¹⁴³ Informe de la tercera reunión de las Partes Contratantes del Acuerdo sobre la conservación de los cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua.

¹⁴⁴ Contribución de la Comisión Ballenera Internacional.

¹⁴⁵ Contribución del PNUMA/Convención sobre las Especies Migratorias.

gobiernos convinieron, en principio, en preparar un nuevo acuerdo mundial en 2008 para proteger al tiburón peregrino, el tiburón ballena y el gran tiburón blanco, que figuran en los apéndices de la Convención sobre las Especies Migratorias. Los Estados de la zona de distribución de esas especies podrán añadir otras especies al ámbito de aplicación del acuerdo.

276. *Tortugas de mar.* En el marco del Memorando de entendimiento sobre la conservación y ordenación de las tortugas marinas y su hábitat en el Océano Índico y Asia Sudoriental prosiguió en 2007 la labor de supervisar la migración de las tortugas y se llevaron a cabo actividades de toma de conciencia por la población. Sudáfrica firmó el Memorando de Entendimiento sobre medidas de conservación de las tortugas marinas de la costa atlántica de África el 6 de noviembre de 2007, con lo que lo han suscrito los 23 Estados africanos de la zona de distribución de la especie.

D. Recursos genéticos

277. La Asamblea General, en su sexagésimo segundo período de sesiones, examinó el resultado de la octava reunión del proceso de consulta sobre el tema “Los recursos genéticos marinos” (véase A/62/169) al que se refiere en los párrafos 134 a 136 de su resolución 62/215. El Grupo de Trabajo de la Asamblea General, en su reunión de 2008, examinará los recursos genéticos marinos fuera de las zonas de jurisdicción nacional (véase párr. 3 *supra*).

278. El uso responsable de la diversidad biológica marina en la pesca y la acuicultura fue un tema central de la 11ª reunión de la Comisión de Recursos Genéticos para la Alimentación y la Agricultura de la FAO. La Comisión incluyó los recursos genéticos acuáticos en su programa de trabajo plurianual y recomendó un enfoque ecosistémico de la cuestión. La Comisión también recomendó que la FAO elaborara unas directrices sobre la ordenación de los recursos genéticos en la acuicultura, como parte de la serie de *Orientaciones Técnicas para la pesca responsable*. La FAO también está preparando un examen de la situación y las tendencias de los recursos genéticos acuáticos en la pesca de captura marina, las aguas profundas y la acuicultura, que puede contribuir a la determinación de cuestiones, prioridades y consecuencias fundamentales de política para la comunidad internacional y, más concretamente, para la labor de la FAO y la Comisión de Recursos Genéticos para la Alimentación y la Agricultura¹⁴⁶.

279. En su reunión de enero de 2008, el Grupo de Trabajo Especial de Composición Abierta sobre acceso a los recursos biológicos y participación en los beneficios, del Convenio sobre la Diversidad Biológica, siguió debatiendo la naturaleza, el ámbito de aplicación, los objetivos y los componentes principales de un régimen internacional sobre acceso y participación en los beneficios. En la novena Conferencia de las Partes se examinarán las recomendaciones del Grupo de Trabajo.

280. El Instituto de Estudios Superiores de la Universidad de las Naciones Unidas ha preparado instrumentos de consulta en Internet sobre la prospección biológica en la región antártica (véase <http://www.bioprospector.org/bioprospector/antarctica/search.jsp>) y los países insulares del Pacífico (véase <http://www.bioprospector.org/bioprospector/pacific/search.jsp>), que consisten en una evaluación de la situación de

¹⁴⁶ Aportación de la FAO.

las actividades de prospección biológica en esas zonas (incluida una base de datos) y textos relativos a la legislación, la política, la valoración económica, el acceso a los recursos biológicos y participación en los beneficios y los conocimientos tradicionales. El Instituto se propone publicar en 2008 un análisis exhaustivo de la naturaleza y el alcance de la prospección biológica en el Ártico, con datos e información sobre las empresas que operan en las zonas marinas del Ártico¹⁴⁷.

IX. Protección y preservación del medio marino y desarrollo sostenible

A. Introducción

281. Los recursos y usos de los océanos son fundamentales para el bienestar y el desarrollo humanos, con inclusión de la seguridad alimentaria, la salud, los transportes, la producción de energía y la extracción de recursos. Por lo tanto, el desarrollo sostenible de los océanos y los mares es fundamental para la prosperidad humana a largo plazo. No obstante, el uso insostenible de los océanos, como la sobreexplotación de los recursos marinos, en particular las poblaciones de peces, así como el efecto del cambio climático inducido por el hombre, están alterando el estado de nuestros océanos y mares en forma que afecta no sólo al medio natural sino también al bienestar humano y el desarrollo económico. Las consecuencias socioeconómicas de esos cambios pueden ser enormes. Por consiguiente, se necesita una acción concertada a nivel mundial para abordar las causas fundamentales mientras que la acción a nivel local puede reducir la vulnerabilidad humana¹⁴⁸. La colaboración eficaz a todos los niveles es fundamental para el desarrollo sostenible de los océanos y los mares, al igual que la participación de todas las partes que corresponda, en particular en el contexto de un enfoque ecosistémico.

282. Por lo tanto, aunque incumba a los Estados la responsabilidad principal de preparar y aplicar eficazmente el régimen aplicable, la industria, como importante usuaria de los océanos, también tiene una importante función en la acción internacional para resolver los problemas del medio marino y lograr el desarrollo sostenible de los océanos y los mares. En ese sentido, el Consejo Mundial de los Océanos, alianza empresarial e industrial internacional para la “responsabilidad empresarial en relación con los océanos”, que funciona en el contexto del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (www.globalcompact.org), participa en una cartera cada vez mayor de proyectos sobre la ordenación de los mares por el sector privado¹⁴⁹.

283. La sociedad civil también tiene una importante función en la promoción de un planteamiento integrado, incluso mediante la concienciación y la movilización de diálogos entre múltiples interesados. Por ejemplo, la cuarta Conferencia Mundial sobre los océanos, las costas y las islas, que se celebrará en Hanoi en abril de 2008,

¹⁴⁷ Aportación de la Universidad de las Naciones Unidas.

¹⁴⁸ Véase PNUMA, *Perspectivas del Medio Ambiente Mundial* (GEO 4), 2007, cap. 4.

¹⁴⁹ Por ejemplo, el Consejo Mundial de los Océanos examinó las prioridades, los intereses y los problemas en relación con la sostenibilidad de los océanos para la Asociación de la Industria Petrolera Internacional para la Conservación del Medio Ambiente y organizó un curso práctico sobre la colaboración intersectorial respecto de la gestión ambiental de los puertos en la conferencia anual “Puertos verdes/Puertos ecológicos”.

organizada por el Foro Mundial sobre los océanos, las costas y las islas, estará dedicada a la promoción de la ordenación de los ecosistemas y la ordenación integrada de las costas y los océanos para 2010 en el contexto del cambio climático.

B. Contaminación causada por actividades realizadas en tierra

284. Un 80% de la carga de contaminación de los océanos tiene su origen en actividades realizadas en tierra. El medio marino también está amenazado por las alteraciones físicas de la costa, incluida la destrucción de hábitats de importancia vital para mantener la salud de los ecosistemas (véase www.gpa.unep.org). Entre el 35% y el 40% de la población urbana mundial contribuye directamente a la contaminación del litoral marino. Muchas industrias están situadas a lo largo de la costa. En algunos casos, en particular en países en desarrollo, la falta de financiación, la tecnología anticuada y la falta de conciencia, entre otros factores, han tenido como consecuencia el vertido incontrolado de aguas de desechos industriales sin tratar o mal tratadas en arroyos, ríos y lagunas contiguos, que ha causado eutrofización y floración periódica de algas nocivas¹⁵⁰. Esas y otras presiones intensas sobre los sistemas costeros requieren un compromiso serio y medidas preventivas a todos los niveles. A continuación se exponen algunas iniciativas recientes del sistema de las Naciones Unidas en ese sentido, mientras que las adoptadas a nivel regional figuran en la sección G del presente capítulo.

285. En la segunda Reunión Intergubernamental de Examen del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, celebrada en octubre de 2006 (véase A/62/66, párrs. 268 a 272, y A/62/66/Add.1, párrs. 172 a 174), se aprobó un nuevo enfoque para el Programa de Acción Mundial centrado en la incorporación, la financiación y el fortalecimiento legislativo e institucional. Por lo tanto, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial del PNUMA se dedica a lograr que incluso mediante talleres regionales de capacitación la labor de las autoridades nacionales se integre en los procesos nacionales de desarrollo pertinentes (véase www.gpa.unep.org/content.html?id=388&ln=6). También se puso en marcha una asociación de múltiples interesados para las fuentes puntuales o no circunscritas de nutrientes que afectan directamente a la salud, el bienestar y el medio ambiente, incluidos los ecosistemas marinos y sus cuencas¹⁵¹.

286. Las actividades de capacitación y forma de capacidad de ONU-Hábitat están dirigidas primordialmente a las autoridades locales de planificación y ordenación del medio ambiente, en particular en lo que respecta al agua y el saneamiento y la gestión de los desechos sólidos como parte de un enfoque integrado de la reducción de la pobreza y la mitigación del cambio climático y la adaptación a él. ONU-Hábitat y el Banco Asiático de Desarrollo han establecido una asociación para mejorar el saneamiento en ciudades del delta del Mekong. Otras iniciativas son la mejora del agua y el saneamiento en ciudades costeras de África y Asia y el apoyo a ciudades de la región ártica para la formulación de políticas y la creación de capacidad¹⁵¹.

¹⁵⁰ Aportación de la ONUDI.

¹⁵¹ Aportación de ONU-Hábitat.

287. La ONUDI, en colaboración con asociados, está preparando proyectos para hacer frente a la carga de contaminación a nivel mundial con vistas a fomentar la aplicación de reformas nacionales normativas, jurídicas e institucionales para reducir las fuentes terrestres de nitrógeno, fósforo y contaminantes que demandan oxígeno; proyectos de demostración y opciones de financiación innovadores en los sectores de la agricultura, los municipios y la industria y la recuperación/construcción de humedales para reducir la contaminación; y la participación de los círculos empresariales en la búsqueda de soluciones. La ONUDI ha subrayado la necesidad de aumentar también la capacidad de los países en desarrollo para utilizar tecnologías ecológicamente racionales¹⁵⁰.

C. Degradación del medio marino como consecuencia de actividades navieras

288. Las actividades navieras pueden causar daños, incluso daños físicos, al medio marino en casos, por ejemplo, de accidentes, vertidos operacionales, vertidos ilegales, descargas de agua de lastre, uso de pinturas antiincrustantes tóxicas en los cascos de los buques, incrustación biológica y colisiones con mamíferos marinos. La contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques también pueden tener consecuencias perjudiciales en el medio marino.

289. Cuando se produce un accidente, se deben adoptar medidas urgentes y eficaces para controlar la contaminación, de conformidad con el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 y el Protocolo de 2000 sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por sustancias peligrosas y nocivas. También son importantes los instrumentos que ayudan a determinar la responsabilidad y la indemnización de los daños y perjuicios.

1. Prevención y control

290. El régimen jurídico del transporte marítimo internacional quedará fortalecido por la entrada en vigor el 17 de septiembre de 2008 del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques. A partir de esa fecha, no se permitirá aplicar o volver a aplicar a los buques compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en sus sistemas antiincrustantes. No se podrán utilizar esos compuestos en los cascos o las superficies externas de los buques o, de haber sido ya utilizados habrá que aplicar un revestimiento protector para impedir que esos compuestos se filtren de las capas antiincrustantes subyacentes. El Convenio también dispone un mecanismo para evaluar otros sistemas antiincrustantes e impedir que se utilicen otras sustancias perjudiciales en esos sistemas en el futuro (véase OMI, comunicado de prensa 30/2007, en www.imo.org) (véase también párr. 242 *supra*).

291. La Asamblea General ha pedido a los Estados que todavía no lo hayan hecho que ratifiquen o se adhieran al Convenio internacional de 2004 para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques para facilitar su entrada en vigor. En ese Convenio, entre otras cosas, se dispone que los buques nuevos deben cumplir la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre de su regla D-2 para 2009. Habida cuenta de la incertidumbre sobre si se dispondría inmediatamente de la tecnología homologada para los buques construidos en 2009, la Asamblea de la

OMI aprobó la resolución A.1005(25), en la que se disponía que en los buques construidos en 2009 que tuvieran una capacidad de agua de lastre inferior a 5.000 metros cúbicos se instalara un sistema de gestión de agua de lastre antes del final de 2011 y se pedía al Comité de Protección del Medio Marino que revisara la resolución posteriormente (véase OMI, comunicado de prensa 51/2007).

292. Otras novedades recientes destinadas a proteger el medio marino de las actividades navieras son el examen del anexo V del Convenio MARPOL (basuras) por el Comité de Protección del Medio Marino (véase MEPC/57/5/1) y la labor que se está llevando a cabo en el contexto del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y su Protocolo de 2000 (véanse párrs. 330, 331, 343 y 344 *infra*). Habida cuenta de que el Comité de Protección del Medio Marino se reunirá en marzo de 2008, en la adición al presente informe se ofrecerá información sobre esas y otras novedades (véase también párr. 271 *supra*).

2. Responsabilidad e indemnización

293. La indemnización de los daños causados por la contaminación procedente de los buques se rige por un régimen internacional elaborado bajo los auspicios de la OMI, el Protocolo de 1992 al Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación por hidrocarburos, de 1969 (Convenio de responsabilidad civil de 1992)¹⁵²; el Protocolo de 1992 al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971 (Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1992), cuya adopción tuvo como consecuencia la denuncia del Fondo de 1971; el Protocolo de 2003 al Convenio internacional sobre el establecimiento de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario); y el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996, que todavía no ha entrado en vigor¹⁵³.

294. *Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.* El Consejo de Administración del Fondo de 1971¹⁵⁴ tomó nota de las novedades en relación con la liquidación del Fondo, que se producirá una vez que se resuelvan todas las reclamaciones pendientes y se distribuyan los activos restantes de forma equitativa entre quienes han contribuido al Fondo (véase 71FUND/AC.22/18 y Liquidación del Fondo de 1971 (71FUND/AC.22/13)). En ese contexto, el Consejo tomó nota de los problemas derivados de la no presentación de informes sobre el petróleo por los Estados¹⁵⁵, así como las medidas que se adoptarán en relación con los contribuyentes en mora.

¹⁵² El Protocolo de 1992 entró en vigor el 30 de mayo de 1996. Muchos Estados han denunciado el Convenio de responsabilidad civil de 1969.

¹⁵³ Para una descripción de estos convenios, véase <http://www.sp.iopcfund.org/intro.htm>.

¹⁵⁴ Acta de las decisiones de los períodos de sesiones 21º y 22º del Consejo de Administración, 71FUND/AC.21/5 y 71FUND/AC.22/18, respectivamente.

¹⁵⁵ Los fondos de 1971 y 1992 recaudan contribuciones de entidades de los Estados miembros que reciban más de 150.000 toneladas de crudo o petróleo combustible pesado (“hidrocarburos sujetos a contribución”) durante un año previo transporte marítimo. Los gobiernos presentan a la secretaría informes sobre la cantidad de petróleo recibido, permitiendo de ese modo que los fondos envíen facturas a cada contribuyente.

295. El Fondo de 1992 siguió examinando asuntos relacionados con los accidentes del *Erika* (Francia, 1999), *Prestige* (España, 2003), *No. 7 Kwang Min* (República de Corea, 2005), *Solar 1* (Filipinas, 2006) y *Shosei Maru* (Japón, 2006). En relación con el *Solar 1*, el Comité Ejecutivo decidió que una reclamación de los gastos de un programa de “dinero por trabajo” que se había empezado a ejecutar para superar las dificultades económicas no era admisible porque los trabajos realizados no tenían relación con la limpieza ni con las medidas preventivas. En lo que respecta al accidente del *Shosei Maru*, se señaló que se preveía que el monto estimado objeto de la reclamación de indemnización de daños y perjuicios, incluidas las operaciones de limpieza del mar y de las costas, la limpieza del casco de los buques y la indemnización de los daños y perjuicios causados a los cultivos de algas marinas, excediera del límite aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (véanse 92FUND/EXC.36/10 y 92FUND/EXC.37/9).

296. El Consejo de Administración del Fondo de 1992 aprobó el proyecto revisado de Orientaciones técnicas sobre los métodos para evaluar las pérdidas en los sectores de pesquería, maricultura y elaboración de pescado, destinado a los expertos del Fondo evaluaran las reclamaciones relacionadas con la pesca de subsistencia. El Consejo también adoptó, para su inclusión en el Manual de Reclamaciones del Fondo, un conjunto de criterios de admisibilidad relativos a las reclamaciones por los costes de medidas preventivas para facilitar el examen de los costes generales de las operaciones de retirada del hidrocarburo persistente de los buques hundidos y fomentar el tratamiento igualitario de las reclamaciones de los costes de esas operaciones (véanse 92FUND/AC.3/A/ES.12/14 y 92FUND/A.12/28).

297. El Grupo de Trabajo Intersesiones sobre las medidas no técnicas para fomentar los buques de calidad para el transporte marítimo de hidrocarburos del Fondo de 1992 siguió examinando la posible relación entre el seguro de responsabilidad civil obligatorio y los buques deficientes, incluidos factores jurídicos a nivel nacional que permitían, exigían o impedían a los aseguradores marítimos y las mutualidades de responsabilidad civil y otras empresas conexas compartir información sobre los clientes. El Grupo de Trabajo también examinó si en la legislación y las prácticas de competencia se tenía en cuenta la necesidad de medidas para fomentar la utilización de buques de alta calidad en el transporte de hidrocarburos. Se espera que el Grupo de Trabajo concluya su labor a finales de 2008.

298. Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. En la actualidad, este Convenio tiene nueve Estados Contratantes. La Asamblea de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos decidió establecer un grupo de discusión con el mandato de examinar las causas subyacentes de los problemas que impiden la entrada en vigor del Convenio y cualquier cuestión de naturaleza administrativa que pudiera facilitar el funcionamiento del Convenio y de encontrar y preparar soluciones jurídicamente vinculantes para esos problemas en forma de proyecto de protocolo del Convenio. El Comité Jurídico de la OMI ha manifestado su disposición a examinar propuestas sobre la base del resultado de las deliberaciones del Grupo de discusión.

D. Ruido oceánico

299. La cuestión del ruido oceánico como amenaza para el medio marino se está examinando en varios foros internacionales en los que se sigue pidiendo que se realicen actividades de investigación y vigilancia y que se trate de minimizar el riesgo de efectos negativos en los recursos biológicos marinos. Por ejemplo, el Comité de Biodiversidad (Comisión OSPAR) está preparando un resumen exhaustivo de los efectos del sonido submarino antropógeno en el medio marino¹⁵⁶.

300. En la reunión de las partes en el Acuerdo sobre la conservación de los cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua (véase el informe de la tercera reunión (octubre de 2007) en www.accobams.org) (véase también párr. 270 *supra*) se aprobó la resolución 3.10, titulada Directrices para abordar el efecto del ruido antropógeno en los mamíferos marinos en la zona de aplicación del Acuerdo, en la que, entre otras cosas, se instó a las partes a actuar en conformidad con los principios enumerados en la resolución lo antes posible. Los principios se basan en las recomendaciones y las directrices del Comité Científico del Acuerdo (véase A/62/66/Add.1, párr. 193). En la resolución también se estableció un grupo de trabajo por correspondencia para examinar el ruido antropógeno derivado de una serie de actividades, a fin de preparar instrumentos adecuados para evaluar el efecto del ruido antropógeno en los cetáceos y afinar las medidas para mitigarlo.

301. De conformidad con las resoluciones de la Asamblea General 61/222 (párr. 107) y 62/215 (párr. 120), la División ha puesto a disposición de los interesados en su sitio web la recopilación de los estudios científicos verificados por homólogos que ha recibido de Estados Miembros sobre el impacto del ruido oceánico en los recursos marinos vivos. Al 29 de febrero de 2008, se habían recibido listas de esos estudios de Bélgica y los Estados Unidos.

E. Gestión de desechos

302. *Secuestro de carbono*. En noviembre de 2007, en la Reunión de las Partes Contratantes del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, de 1972 (Convenio de Londres), y su Protocolo de 1996 (Protocolo de Londres), se aprobaron las “Directrices específicas para la evaluación de flujos de dióxido de carbono con vistas a su evacuación en formaciones geológicas del subfondo marino”, preparadas por los Grupos Científicos (véase A/62/66, párrs. 289 a 291). Las Directrices complementan las enmiendas de 2006¹⁵⁷ del anexo 1¹⁵⁸ del Protocolo de Londres, que regulan el secuestro de CO₂ en las formaciones geológicas del subsuelo marino (*ibíd.*, párr. 290). Se basan en el anexo 2 del Protocolo de Londres y proporcionan información detallada sobre la fiscalización de la producción de desechos; las opciones de ordenación de desechos; la caracterización química y física del flujo de

¹⁵⁶ Se presentó un proyecto preliminar a una reunión del Grupo de trabajo sobre los efectos ambientales de las actividades humanas (octubre de 2007). Véase el acta resumida de esa reunión (EIHA 07/8/1-E), en www.ospar.org/eng/html/welcome.html.

¹⁵⁷ Enmiendas aprobadas en la resolución LP.1(1), véase LC 28/15, anexo 6.

¹⁵⁸ En el anexo 1 figura la lista de esas materias específicas, que constituye una excepción a la norma que prohíbe el vertimiento de desechos y otras materias en virtud del Convenio de Londres.

dióxido de carbono; las materias cuyo vertimiento se puede aceptar mediante una lista de criterios de actuación; la elección del lugar y caracterización; la evaluación de los efectos potenciales; la vigilancia y gestión de riesgos y las condiciones de permiso (véase el informe de la reunión en el documento de la OMI LC 29/17, anexo 4). En las directrices también se dispone la aplicación de un criterio de precaución y la adopción de procedimientos de ejecución para reducir al mínimo la posibilidad de consecuencias adversas. La aceptación por las Partes Contratantes del secuestro de CO₂ en las formaciones geológicas del subsuelo marino no elimina la obligación, en virtud del Protocolo de Londres, de reducir la necesidad de dicha evacuación (ibíd., anexo 4, párr. 1.5). Por último, las directrices se mantendrán bajo examen y se actualizarán dentro de cinco años o antes de ese plazo si así lo justifican las novedades que se produzcan (ibíd., párr. 4.12).

303. Las Partes Contratantes también pidieron al Grupo Científico del Protocolo de Londres que preparara un formato de notificación específico para los proyectos sobre el secuestro de CO₂ que se presentarán a su próxima Reunión, que se celebrará en octubre de 2008. Como el almacenamiento de CO₂ puede ser permanente, sería necesario archivar los registros de las autorizaciones y los procesos de concesión de licencias, junto con datos de la capacidad de respuesta a largo plazo de vigilancia y gestión. En el formato de los informes se enumerarían las cuestiones que las Partes Contratantes tendrían que incluir en sus informes. En ese sentido, se pidió al Grupo que mantuviera contactos con otras organizaciones que registran el secuestro de CO₂ y los derechos de emisión de gases de efecto invernadero, como la Comisión OSPAR (ibíd., párr. 4.11) (véase también párr. 340 *infra*).

304. *Movimientos transfronterizos de corrientes de CO₂*. En el caso de la preparación de las directrices se propuso que, para cumplir las listas de criterios de actuación u otras normas pertinentes, si se previera que un flujo de CO₂ que se inyectara en una formación geológica del subfondo marino fuera a cruzar un límite jurisdiccional entre dos o más países, sería necesario notificar a los países vecinos y obtener sus reacciones antes de expedir el permiso (ibíd., párr. 4.4). En respuesta, las Partes Contratantes establecieron un grupo de trabajo jurídico y técnico sobre cuestiones del secuestro transfronterizo de CO₂ para preparar asesoramiento exhaustivo al respecto. El Grupo analizará todas las situaciones hipotéticas de captura, tratamiento y transporte de corrientes de CO₂ y su secuestro en formaciones geológicas del subfondo marino, en casos que impliquen movimientos transfronterizos de corrientes de CO₂ (véase en LP/CO2 1/1/1 el proyecto de programa de la primera reunión). El Grupo también examinará si los movimientos transfronterizos de CO₂ para el secuestro y el CO₂ secuestrado en formaciones geológicas del subfondo marino están relacionados con el artículo 6 del Protocolo de Londres y, en ese caso, de qué manera¹⁵⁹ y si es necesario modificar ese artículo. Si el Grupo llega a la conclusión de que se necesita una norma adicional, se espera que prepare el texto de una posible enmienda, junto con un resumen de sus ventajas y desventajas (ibíd.). Por último, el Grupo examinará si es necesario agregar requisitos de vigilancia a las Directrices sobre el secuestro de CO₂ y establecer requisitos de notificación, presentación de informes, intercambio de información y permisos (ibíd.). El Grupo de Trabajo se reunió en febrero de 2008.

¹⁵⁹ El artículo 6 del Protocolo de Londres prohíbe la exportación de desechos u otras materias a otros países.

305. *Fertilización de los océanos por hierro.* En el informe resumido del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático sobre posibles medidas de mitigación se señaló que “las opciones de geoingeniería, tales como la fertilización oceánica para retirar el dióxido de carbono directamente de la atmósfera [...] en gran medida seguían siendo especulativas y no habían sido demostradas, y además presentaban riesgos de efectos secundarios desconocidos”¹⁶⁰. Las Partes Contratantes del Convenio y el Protocolo de Londres hicieron suya la “declaración de preocupación” emitida por los Grupos Científicos del Convenio y el Protocolo de Londres (véanse LC/SG 30/14, párrs. 2.23 a 2.25, y A/62/66/Add.1, párr. 201) sobre la tecnología de fertilización en gran escala de los océanos por nutrientes debido al uso de hierro para el secuestro de dióxido de carbono. Las Partes Contratantes habían recibido otras declaraciones de preocupación de la Comisión Permanente del Pacífico Sur y Vanuatu¹⁶¹, sobre un plan de la empresa Planktos para usar varias toneladas de nanopartículas de hierro para “fertilizar” una superficie de 10.000 kilómetros cuadrados, aproximadamente, del Océano Pacífico en las proximidades de las Islas Galápagos. Aunque reconocían que incumbía a cada Estado examinar las propuestas en cada caso de conformidad con el Convenio y el Protocolo de Londres, las Partes Contratantes exhortaron a los Estados a actuar con precaución al examinar propuestas de operaciones de fertilización en gran escala, que, dado el estado actual de conocimientos, los órganos rectores consideraban que no se justificaban actualmente (véase LC/29/17, párr. 4.23). Ello fue reiterado por la Asamblea General en el párrafo 97 de su resolución 62/215. El Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino y el Comité Científico de Investigaciones Oceánicas han emitido una posición conjunta en la que han instado a actuar con transparencia y realizar evaluaciones independientes en relación con la adición deliberada de nutrientes a los océanos¹⁶².

306. Las Partes Contratantes reconocieron que tenían competencia para examinar la fertilización por hierro en el contexto más amplio de la fertilización de los océanos y decidieron seguir estudiando la cuestión desde el punto de vista científico y jurídico para su regulación. Con ese fin, las Partes establecieron un grupo jurídico por correspondencia entre períodos de sesiones para preparar una lista de verificación de cuestiones jurídicas que hay que abordar para determinar si el marco jurídico del Convenio y el Protocolo de Londres se aplica a situaciones hipotéticas fundamentales en relación con la fertilización de los océanos y, en ese caso, de qué manera. Esa lista de verificación se remitirá a las reuniones de los Grupos Científicos en mayo de 2008 (véanse los detalles del programa en LC/SG 31/1/1).

307. *Eliminación de desechos tóxicos.* En agosto de 2006 un buque arrojó miles de toneladas de desechos peligrosos¹⁶³ en varios lugares en los alrededores de Abidján, contaminando el sistema de aguas residuales y otras fuentes de agua. El PNUMA y la Secretaría del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos

¹⁶⁰ Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, 2007. *Summary for Policymakers, IPCC Fourth Assessment Report*, Grupo de Trabajo III, pág. 20, párr. 17.

¹⁶¹ Véanse las declaraciones de la CPPS y Vanuatu en LC 29/17, párr. 4.18 y anexo 5, respectivamente.

¹⁶² Véase el comunicado de prensa conjunto de fecha 4 de marzo de 2008, disponible en www.gesamp.org/page.php?page=2.

¹⁶³ El *Probo Koala*, buque fletado por Trafigura, grupo independiente dedicado al comercio de productos básicos.

transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación financian las actividades de recuperación de las zonas contaminadas (véase A/62/66/Add.1, párr. 205) mediante el fondo fiduciario del PNUMA para Côte d'Ivoire a fin de prestar asistencia a las operaciones de limpieza y, a título provisional, en el marco del Fondo Fiduciario de cooperación técnica del Convenio de Basilea, proporcionar ayuda de emergencia en la medida en que el asunto incida en el ámbito de actividad de ese Convenio¹⁶⁴.

F. Criterios de ordenación basados en zonas geográficas específicas

308. Los criterios de ordenación basados en zonas geográficas específicas comprenden las zonas marinas protegidas, la veda de la pesca, las reservas de biosfera, las zonas especiales y las zonas marítimas particularmente sensibles. La elección de los criterios más adecuados depende del objetivo de ordenación (véase también A/62/66/Add.2, cap. IV).

309. *Zonas marinas protegidas.* En octubre de 2007, en el Taller de expertos acerca de los criterios y sistemas de clasificación biogeográfica de las zonas marinas que necesitan protección del Convenio sobre la Diversidad Biológica, se acordó una lista de criterios científicos para determinar las zonas marinas de importancia ecológica o biológica que necesitaban protección, en los hábitats de los mares abiertos y de aguas profundas, a saber: la singularidad o rareza; la importancia especial para las fases vitales de las especies; la importancia para las especies o los hábitats amenazados, en peligro o en disminución; la vulnerabilidad, la fragilidad, la sensibilidad o la recuperación lenta; la productividad biológica; la diversidad biológica y la naturalidad. En el Taller también se convino en que la importancia ecológica y biológica de las zonas, la representatividad, la conectividad, la replicación de características ecológicas y los emplazamientos adecuados y viables son los criterios y la orientación científicos que se utilizarán para seleccionar zonas en las que establecer una red representativa de zonas marinas protegidas, incluso en los hábitats de los mares abiertos y aguas profundas. En el Taller se acordó también la adopción de cuatro medidas iniciales para establecer redes representativas de zonas marinas protegidas (véase UNEP/CBD/SBSTTA/13/INF/14).

310. En la 13ª reunión del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico del Convenio sobre la Diversidad Biológica (véase párr. 260 *supra*), se pidió información sobre la ordenación y la jerarquización de las clasificaciones biogeográficas regionales y subregionales disponibles o en preparación en un contexto mundial. Esas clasificaciones se pondrán a disposición de las partes en futuras reuniones del Órgano Subsidiario antes de la décima Conferencia de las Partes. No se pudo llegar a un acuerdo sobre una recomendación relativa a los resultados del Taller de expertos.

311. En el Simposio Europeo sobre zonas marinas protegidas, celebrado en España en septiembre de 2007 se abordó la cuestión de las zonas marinas protegidas como instrumento para la ordenación de la pesca y la conservación de los ecosistemas, con inclusión de las consecuencias ecológicas de las zonas marinas protegidas; sus

¹⁶⁴ Grupo de Trabajo de Composición Abierta del Convenio de Basilea; decisión VIII/1, relativa a Côte d'Ivoire, nota de la Secretaría (UNEP/CHW/OEWG/6/2), párr. 2.

consecuencias en la pesca y otras actividades; la evaluación de los resultados de las zonas marinas protegidas; los instrumentos de planificación y concepción de zonas marinas protegidas; y cuestiones de ordenación y los interesados (véase www.mpasymposium2007.eu).

312. Se está llevando a cabo una serie de actividades para designar zonas marinas protegidas y redes de zonas marinas protegidas a nivel regional (véase la sección *G infra*). En su resolución 62/215, la Asamblea General reconoció específicamente el reto de Micronesia, el proyecto de paisaje del Pacífico oriental tropical y el reto del Caribe, que en particular procuraban crear y vincular zonas marinas protegidas internas para facilitar mejor los enfoques de ecosistemas, y reafirmó la necesidad de mayor cooperación internacional en apoyo de esas iniciativas.

313. *Veda de la pesca y medidas conexas.* En septiembre de 2007, la Comisión de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste adoptó medidas provisionales para establecer una zona de protección de los corales mediante la veda de todas las actividades pesqueras con aparejos que tocaran el fondo del mar en una gran zona de la División 30 del 1º de enero de 2008 al 31 de diciembre de 2012¹⁶⁵. En octubre de 2007, la Comisión de la Organización Pesquera del Atlántico Sudoriental decidió que la reanudación de las actividades pesqueras en varias zonas en las que se había vedado la pesca debía ir precedida de la identificación y el levantamiento de mapas de los ecosistemas marinos vulnerables de la zona, incluidos los montes marinos, los respiraderos hidrotérmicos y los arrecifes de coral de aguas frías, y una evaluación de las consecuencias de la reanudación de la pesca en esos ecosistemas¹⁶⁶. En una recomendación aprobada en noviembre de 2007, la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste vedó la pesca en determinadas zonas bajo su jurisdicción para proteger los arrecifes de coral de aguas profundas¹⁶⁷.

314. *Reservas de biosfera y planificación espacial.* En febrero de 2008, en el tercer Congreso Mundial sobre las Reservas de Biosfera se evaluaron los progresos y los problemas respecto de las reservas de biosfera y se elaboró el Plan de Acción de Madrid para las reservas de biosfera en el siglo XXI (véase www.unesco.org/mab/madrid/congress2008.shtml). En el Plan de Acción se explican las acciones, objetivos, indicadores de éxito, asociaciones y otras estrategias de implementación, además de un marco de evaluación, para la labor del Programa sobre el Hombre y la Biosfera de la UNESCO y su Red Mundial de Reservas de Biosfera para el período comprendido entre 2008 y 2013, centrándose en las posibilidades y el papel de las reservas de biosfera para hacer frente a nuevos problemas como la rápida urbanización, el cambio climático acelerado y la pérdida de la diversidad cultural y biológica y consecuencias inesperadas que afectan a la capacidad de los ecosistemas para proporcionar servicios (ibíd.). En el Congreso también se aprobó la Declaración de Madrid relativa al Programa sobre el Hombre y la Biosfera y la Red Mundial de Reservas de Biosfera de la UNESCO, en la que, por ejemplo, se instó a la utilización óptima de las reservas de la biosfera para la promoción del desarrollo sostenible y el aprovechamiento del potencial de las

¹⁶⁵ Interim Measures to Prevent Significant Adverse Impacts on Vulnerable Marine Ecosystems, FC Doc. 07/24, anexo 24.

¹⁶⁶ Medida de conservación 11/07, por la que se establecen las condiciones para la reanudación de las actividades pesqueras en las zonas en las que se había vedado la pesca en virtud de la medida de conservación 06/06.

¹⁶⁷ Recomendación IX: 2008, véase www.neafc.org/measures/current_measures/docs/09-rec_corals.pdf.

reservas de la biosfera, entre otras zonas, como lugares para invertir e innovar, con el objetivo de mitigar el cambio climático y adaptarse al mismo e incrementar y aprovechar los servicios y productos de los ecosistemas para el bienestar humano, entre otras cosas (ibíd.).

315. La reserva de biosfera de las Islas Marietas en México, rica zona de convergencia de especies marinas del Pacífico central y meridional de México y el Golfo de California y la costa del Pacífico de Baja California, ha sido incluida en la Red Mundial de Reservas de Biosfera de la UNESCO. Se trata de una zona importante para la investigación científica y es fundamental para los procesos reproductivos de especies amenazadas, como la ballena jorobada.

316. Sobre la base de las buenas prácticas existentes, la COI de la UNESCO y el Programa sobre el Hombre y la Biosfera están preparando conjuntamente un manual que contiene un conjunto de directrices y principios para aplicar la ordenación de las zonas marinas basada en los ecosistemas, aprovechando la experiencia de las reservas de biosfera (véase <http://ioc3.unesco.org/marinesp>).

317. *Zonas marítimas particularmente sensibles.* La OMI había aprobado, en principio, la propuesta de los Estados Unidos de designar el Monumento Nacional Marino de Papahānaumokuākea (al noroeste de las Islas Hawaii) zona marítima particularmente sensible. En octubre de 2007, el Comité de Seguridad Marítima aprobó las medidas de protección conexas (véase A/62/66/Add.1, párrs. 68 y 69) y decidió que se aplicaran a partir del 1º de mayo de 2008, tras la designación final de la zona como zona marítima particularmente sensible¹⁶⁸.

G. Cooperación regional

318. La cooperación regional sigue siendo fundamental para hacer frente a los problemas mundiales a que se enfrenta el medio marino, teniendo en cuenta al mismo tiempo las condiciones ecológicas, ambientales, económicas y socioeconómicas locales específicas. En varias regiones se han intensificado las actividades encaminadas a aplicar enfoques ecosistémicos y la ordenación integrada de los océanos y hacer frente a nuevos problemas. No obstante, los progresos son desiguales. Tras un breve resumen de las actividades del Programa de mares regionales del PNUMA, que constituye el marco general de la cooperación entre los mares regionales, en la presente sección se ofrece información sobre las principales novedades en cada programa de mares regionales, así como las actividades emprendidas en la materia por otras entidades regionales.

1. Programa de Mares Regionales del PNUMA¹⁶⁸

319. En la Novena Reunión Mundial de los Convenios y Planes de Acción de Mares Regionales, celebrada en octubre de 2007, se aprobó la Declaración de Yeddah sobre el fomento de la aplicación de los convenios y planes de acción de mares regionales en favor del desarrollo sostenible del medio marino y costero, en la cual los participantes resolvieron, entre otras cosas, elaborar y aplicar medidas para adaptarse a los impactos del cambio climático, fomentar la aplicación del enfoque

¹⁶⁸ Preparado sobre la base de la aportación del Programa de Mares Regionales del PNUMA (véase http://www.unep.org/regionalseas/RS_Global_Meetings/9th_Global_Meeting/JD/Final_Jeddah_Declaration.pdf).

ecosistémico a las costas, los océanos y los grandes ecosistemas marinos y a la ordenación de las islas, e integrar e incorporar la valoración económica de los bienes y servicios que aportan los recursos costeros y marinos¹⁶⁸. En la reunión también se aprobaron las nuevas Directrices estratégicas mundiales para los programas de mares regionales para el período 2008-2012, destinadas a allanar el camino para hacer frente a nuevas cuestiones relacionadas con los océanos y las costas, como el cambio climático, la biodiversidad de las profundidades marinas, la conservación y la utilización sostenible de los recursos de alta mar y la explotación del lecho marino. Las Directrices estratégicas ofrecen también un marco que reconoce los vínculos entre los servicios de los ecosistemas marinos y costeros y el desarrollo económico y humano.

320. Con objeto de atender de manera más coordinada e integral a las resoluciones de la Asamblea General relativas a los desechos marinos, el PNUMA y la FAO han iniciado un examen mundial de los aparejos de pesca abandonados¹⁶⁹, destinado, entre otras cosas, a evaluar la viabilidad de los programas y las actividades ejecutadas conjuntamente por los órganos regionales de pesca y los programas de mares regionales. El Programa de Mares Regionales del PNUMA también está colaborando con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO en la elaboración de directrices operacionales sobre el estudio y la vigilancia de los desechos marinos. Además, con otros colaboradores, está preparando directrices sobre el uso de instrumentos económicos y de mercado para resolver el problema que plantean esos desechos. En el plano regional, con la coordinación del Programa de Mares Regionales del PNUMA, se ha continuado trabajando en el contexto de la iniciativa mundial sobre desechos marinos en el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Caspio, los mares de Asia oriental, el África oriental, el Mar Mediterráneo, el Atlántico nordeste, el Pacífico noroccidental, el Mar Rojo y el Golfo de Adén, los mares de Asia meridional, el Pacífico sudoriental y el Gran Caribe. El Programa de Mares Regionales del PNUMA también ha seguido prestando apoyo a varios mares regionales en otras cuestiones, en particular la preparación y revisión de protocolos sobre la contaminación causada por actividades realizadas en tierra.

2. Antártida

321. La región de la Antártida soporta diversas presiones, como la introducción de especies no autóctonas, el turismo¹⁷⁰, el cambio climático y la contaminación, lo que se refleja en la gran prioridad otorgada a esas cuestiones por el Comité para la Protección del Medio Ambiente de la Antártida en su plan de trabajo quinquenal provisional. El Comité también atribuyó elevada prioridad a la determinación de los procesos para la designación de zonas marinas protegidas¹⁷¹.

¹⁶⁹ Estudio titulado "The problem of derelict fishing gear: global review and proposals for action".

¹⁷⁰ Participaron en viajes a la zona del Tratado Antártico, organizados por agencias de la Asociación internacional de agencias de viajes que operan en la Antártida o ajenas a ella, 37.506 turistas, un aumento del 14% respecto de la temporada 2005/2006. Véase el documento IP121 *Overview of Antarctic Tourism 2006-2007 Antarctic Season*, presentado a la 30ª Reunión Consultiva del Tratado Antártico.

¹⁷¹ Apéndice 1: plan de trabajo quinquenal provisional para el CPA del informe del Comité para la Protección del Medio Ambiente (X Reunión del CPA); se puede consultar en http://cep.ats.aq/cep/MediaItems/atcm30_att084_rev1_s.pdf.

322. En mayo de 2007, la Reunión Consultiva del Tratado Antártico recomendó que las partes desalentaran a los operadores turísticos de buques que transportaran más de 500 pasajeros a efectos de que no realizaran desembarcos en la Antártida, o les negaran la autorización correspondiente (resolución 4 (2007)). También convino en examinar, entre períodos de sesiones, las medidas adicionales en relación con los buques de pasajeros que navegan en la zona del Tratado Antártico, reconociendo que la Organización Marítima Internacional (OMI) está considerando directrices para los buques que navegan en aguas árticas y antárticas cubiertas de hielo¹⁷², y recomendó que las partes desalentaran toda actividad turística que pudiera contribuir sustancialmente a la degradación a largo plazo del medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados (resolución 5 (2007)).

323. La Reunión convino en que se deberían indicar, entre períodos de sesiones, los asuntos y las actividades en curso relacionados con la prospección biológica en la zona del Tratado Antártico¹⁷². También observó con satisfacción los progresos realizados por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos en la reducción de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la zona de la Convención¹⁷³.

3. Ártico

324. El Consejo Ártico está elaborando un proyecto destinado a examinar los conceptos y las prácticas de los países árticos para la aplicación de la ordenación integrada de los océanos y el enfoque ecosistémico¹⁷⁴. También hay proyectos en fase de preparación relacionados con la evaluación de los efectos del cambio climático, incluidas las repercusiones de la disminución del hielo marino, la pérdida de capa de hielo de Groenlandia y los cambios en la cubierta de nieve y las condiciones del permafrost, así como con el intercambio de conocimientos prácticos sobre la adaptación al cambio climático, las mejores prácticas y las posibles medidas al efecto. Se han elaborado un proyecto de plan de trabajo y una estrategia financiera para la evaluación de la diversidad biológica del Ártico en 2010¹⁷⁵.

325. Se está preparando la evaluación sobre la navegación marina en el Ártico y se espera presentar las directrices actualizadas relativas al petróleo y el gas de los fondos marinos del Ártico y el Programa de Acción Regional para la protección del medio marino del Ártico frente a las actividades realizadas en tierra a la Reunión Ministerial del Consejo del Ártico en 2009¹⁷⁴.

4. Mar Báltico

326. El Plan de Acción para el Mar Báltico, destinado a reducir de manera drástica la contaminación y a recuperar la buena condición ecológica del Báltico para 2021, fue aprobado en noviembre de 2007. En él se indican medidas nacionales y regionales para alcanzar, dentro de plazos prefijados, metas acordadas en materia de

¹⁷² Informe final de la 30ª Reunión consultiva del Tratado Atlántico; se puede consultar en http://v3.ats.aq/documents/atcm_fr_images/ATCM30_fr001_s.pdf.

¹⁷³ Informe de la 25ª Reunión de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, del 23 de octubre al 3 de noviembre de 2006, se puede consultar en <http://www.ccamlr.org>.

¹⁷⁴ Progress Report of the Working Group on the Protection of the Arctic Marine Environment to Senior Arctic Officials; se puede consultar en <http://www.arctic-council.org>.

¹⁷⁵ Progress report of the Working Group on the Conservation of Arctic Flora and Fauna to Senior Arctic Officials; se puede consultar en <http://www.arctic-council.org>.

eutrofización, sustancias peligrosas, seguridad marítima y capacidad de respuesta en caso de accidente, y destrucción del hábitat y biodiversidad. El Plan, que está basado en objetivos ecológicos, apunta a aplicar un enfoque ecosistémico¹⁷⁶. El Proyecto Regional del Mar Báltico, financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial del Banco Mundial pasará a llamarse Proyecto de grandes ecosistemas marinos del Mar Báltico¹⁷⁷.

327. En 2007, los Estados ribereños del Báltico también aprobaron la Evaluación temática del cambio climático en la zona del Mar Báltico (véase HELCOM, documento 3/13), el proyecto de directrices para la evacuación de materiales de dragado en el mar y las recomendaciones relativas, entre otros asuntos, a la aplicación del sistema de cobro de una tasa no especial a los desechos generados por los buques en la zona del Mar Báltico (véase HELCOM 28/2007, recomendación 28/1), el registro de operaciones de suministro de petróleo combustible a los buques y su documentación para el uso de las instalaciones receptoras (ibíd., recomendación 28/2) y las directrices para las operaciones de suministro de combustible a los buques y trasbordo de cargas de combustibles entre buques, con sujeción al anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (ibíd., recomendación 28/3). Se está preparando una guía para la aplicación armonizada del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

328. También se aprobó una propuesta de anteproyecto sobre la planificación territorial a gran escala¹⁷⁸. La Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico examinó una evaluación de la coherencia biológica de la red de zonas protegidas del Mar Báltico, que actualmente abarca algo más del 6% del Mar Báltico con 78 zonas protegidas designadas hasta la fecha (véase HELCOM, documento 3/6), y destacó la necesidad de facilitar la cooperación entre esa Comisión y la Comisión OSPAR sobre la protección del medio marino del Nordeste Atlántico para evaluar la condición de la red conjunta de zonas marinas protegidas.

5. Mar Negro

329. Durante 2007 continuaron los trabajos para actualizar o modificar, según correspondiera, el Plan de acción estratégico para la rehabilitación y protección del Mar Negro, el Convenio de 1992 sobre la protección del Mar Negro contra la contaminación y el Protocolo de 1992 Relativo a la Contaminación Procedente de Fuentes y Actividades Terrestres y sus anexos. En el texto modificado del Convenio se especificaron como cuestiones prioritarias la reducción de las especies y las poblaciones de peces comerciales, el enriquecimiento excesivo por nutrientes o eutrofización, la introducción de especies no autóctonas, la contaminación química, la erosión costera, los cambios en los caudales fluviales, los cambios en el hábitat y la biodiversidad y el cambio climático. También se preparó un proyecto de directrices sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo.

¹⁷⁶ Aportación de la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM). El Plan se puede consultar en inglés en http://www.helcom.fi/BSAP/en_GB/intro/.

¹⁷⁷ Actas de la 28ª Reunión de la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM 28/2007), 7 y 8 de marzo 2007, Helsinki. Véase también HELCOM, documentos 4/1 y 4/2.

¹⁷⁸ Actas de la 21ª reunión de los Jefes de Delegación (HELCOM HOD 21/2007), junio de 2007.

Se iniciaron proyectos sobre la clasificación y la cartografía del hábitat con vistas a designar zonas marinas protegidas y redes de tales zonas.

330. Como resultado del vertido de más de 2.000 toneladas de petróleo y azufre en el Mar Negro tras el naufragio de varios buques de carga en noviembre de 2007, el Parlamento Europeo pidió al Consejo de la Unión Europea y a la Comisión Europea que reforzaran la cooperación con los Estados ribereños no miembros de la Unión Europea sobre la aplicación de medidas que permitieran reducir el riesgo de contaminación ambiental causado por accidentes de buques, incluidas las medidas adoptadas en el marco de la OMI y del Memorando de entendimiento de París¹⁷⁹.

6. Mar Caspio

331. La primera Reunión de la Conferencia de las Partes del Convenio marco para la protección del medio ambiente del Mar Caspio (Convenio de Teherán), celebrada en Bakú del 25 al 27 de mayo de 2007, aprobó un programa de trabajo anual que incluye la preparación de un Plan de acción del Convenio así como de planes nacionales de aplicación, la preparación de un acuerdo de colaboración ambiental con la industria petrolera y la finalización de proyectos de protocolos sobre ámbitos de interés especial¹⁸⁰. Se prevé que los protocolos sobre la conservación de la biodiversidad, la contaminación causada por fuentes y actividades en tierra y la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo estarán listos para su aprobación en la segunda reunión de la Conferencia de las Partes en 2008 y que el protocolo sobre la preparación, la respuesta y la cooperación regionales para la lucha contra los incidentes de contaminación por petróleo quedará abierto para la firma antes de esa reunión o en su curso¹⁸¹.

332. Se han preparado un programa regional de vigilancia de la contaminación, un programa de vigilancia ambiental, un plan para la conservación de las focas, un sistema de datos sobre la biodiversidad y un estudio de las legislaciones nacionales relativas al control de las especies invasoras¹⁸².

7. Mares de Asia oriental

333. La nueva orientación estratégica para los mares de Asia oriental aprobada en enero de 2008¹⁸³ tiene los siguientes temas prioritarios: contaminación marina y causada por actividades realizadas en tierra, conservación del hábitat costero y marino y acción en casos de desastre costero. Se procederá a estos efectos mediante cuatro estrategias, relacionadas entre sí, para la gestión de la información, la formación de capacidad nacional, las cuestiones estratégicas y emergentes y la cooperación regional. Se está elaborando un informe sobre el estado del medio marino en la región de los mares de Asia oriental.

¹⁷⁹ Resolución del Parlamento Europeo, de 13 de diciembre de 2007, sobre los naufragios en el estrecho de Kerch, en el Mar Negro, y la contaminación causada por la marea negra (documento de la Unión Europea P6_TA(2007)0625).

¹⁸⁰ Informe sobre la primera reunión, documento TC/COP1/INF.5; se puede consultar en http://www.unep.ch/roe/Caspian_cop1_adoptedddocs.htm.

¹⁸¹ Ibid., anexo 2, Declaración de los ministros en la primera reunión, 25 de mayo de 2007.

¹⁸² Aportación del Programa sobre el Medio Ambiente para el Mar Caspio.

¹⁸³ Informe de la 19ª reunión del Órgano de Coordinación de los Mares del Asia Oriental sobre el Plan de Acción de los Mares del Asia Oriental (UNEP(DEPI)/EAS IG.19/3), celebrada en Siem Reap, Camboya, los días 22 y 23 de enero de 2008.

334. Además, se aprobó la financiación de las propuestas de proyectos presentadas para ayudar a los países afectados por el tsunami mediante la formación de capacidad para la planificación sostenible de zonas costeras.

8. África oriental y occidental

335. Las partes del Convenio para la protección, la ordenación y el desarrollo del medio marino y costero de la región de África Oriental (Convenio de Nairobi) y las del Convenio sobre la Cooperación para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino y las Zonas Costeras de la Región de África Occidental y Central (Convenio de Abidján) celebraron una reunión conjunta en noviembre de 2007. Examinaron proyectos de protocolo sobre actividades realizadas en tierra y fuentes de contaminación para cada una de esas regiones y aprobaron programas de trabajo cuatrienales en los que se establecían objetivos orientados a la acción para la ordenación ecosistémica del medio marino y costero correspondientes a cada convenio. En una declaración conjunta, los participantes reafirmaron el compromiso de sus gobiernos con la aplicación de los dos convenios en el contexto de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África¹⁸⁴.

9. Mar Mediterráneo

336. Ha entrado en vigor el Protocolo de 1996 sobre la Prevención de la Contaminación del Mar Mediterráneo causada por los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación del Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino y de la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona). Las partes en el Convenio de Barcelona aprobaron un nuevo Protocolo sobre la gestión integrada de las zonas costeras del Mediterráneo, que se abrió a la firma el 21 de enero de 2008. También concluyeron los procedimientos y mecanismos para vigilar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio y sus protocolos, entre los que se incluyen el establecimiento de un comité encargado de esa tarea, y aprobaron una serie de directrices para la asignación de responsabilidades y el régimen de indemnizaciones por daños ocasionados por la contaminación del entorno marino en la zona del Mar Mediterráneo¹⁸⁵.

337. Las partes aprobaron asimismo directrices para el control de vehículos para la introducción de especies no autóctonas y la aplicación de la evaluación de riesgos; añadieron cuatro zonas nuevas a la lista de zonas especialmente protegidas de interés para el Mediterráneo, todas ellas en Italia, y aprobaron una decisión sobre la aplicación de los enfoques ecosistémicos respecto de la ordenación de las actividades humanas que pueden afectar al entorno marino y costero del Mediterráneo. En 2008 comenzará la alianza estratégica del FMAM para el gran ecosistema marino del Mar Mediterráneo¹⁸⁵.

338. En la Declaración de Almería, las Partes tomaron decisiones sobre varias iniciativas destinadas a la adaptación a los efectos del cambio climático y la reducción de esos efectos. En particular, acordaron promover medidas para el establecimiento de una red mediterránea amplia y coherente de zonas costeras y

¹⁸⁴ Informe de la quinta reunión de las Partes Contratantes en el Convenio de Nairobi (UNEP(DEPI)/EAF/CP.5/10) e Informe de la octava reunión de las Partes Contratantes del Convenio de Abidján (UNEP(DEPI)/WAF/CP.8/10).

¹⁸⁵ Informe de la decimoquinta reunión ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y sus Protocolos, celebrada en Almería (España) del 15 al 18 de enero de 2008 (UNEP(DEPI)/MED IG.17/10).

marinas protegidas, a más tardar en 2012. Además, acordaron ocuparse de las cuestiones de responsabilidad en lo que se refiere al almacenamiento de corrientes de dióxido de carbono en formaciones geológicas situadas bajo el lecho del Mediterráneo, así como otras medidas destinadas a atenuar las posibles consecuencias para el medio ambiente marino¹⁸⁵.

339. En mayo de 2007, los coordinadores del Centro Regional del Mar Mediterráneo de Intervención en casos de emergencia de Contaminación Marina examinaron las directrices sobre la prevención de la contaminación causada por actividades de embarcaciones de recreo, así como las directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia. También examinaron la cuestión de las instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques, prestando especial atención a la condición de Zona Especial del Mediterráneo en virtud del Convenio MARPOL¹⁸⁶.

10. Atlántico nordeste

340. En junio de 2007, la Comisión OSPAR aprobó varias medidas para permitir el almacenamiento de corrientes de dióxido de carbono en formaciones geológicas situadas bajo el lecho marino, a condición de que quedasen retenidas permanentemente en esas formaciones y no conllevasen consecuencias negativas importantes para el medio marino, la salud humana u otros usos legítimos de la zona marina¹⁸⁷. En su decisión 2007/1, la Comisión decidió también que, con efecto a partir del 15 de enero de 2008, quedaba prohibido el vertido de corrientes de dióxido de carbono en la columna de agua o en el lecho marino, a menos que fuera el resultado de operaciones normales tal como se describen en el Convenio o que se realizara con un fin distinto de la mera eliminación del dióxido de carbono (véase el acta resumida de la reunión de la Comisión OSPAR que tuvo lugar del 25 al 29 de junio de 2007, anexo 5).

341. La Comisión examinó asimismo, entre otras cosas, la situación de la red de zonas marinas protegidas, compuesta en la actualidad por 87 sitios (documento OSPAR 07/6/6). En particular, la Comisión acordó lo siguiente: habría que aumentar sustancialmente el tamaño de la red OSPAR de zonas marinas protegidas; habría que seleccionar sitios más alejados de las costas y especialmente en las zonas económicas exclusivas de las partes (documento OSPAR 07/6/1, anexo 3) y la Comisión OSPAR debería seguir intensificando sus actividades para determinar sitios que necesitaran protección en zonas más allá de los límites de la jurisdicción nacional (véase también A/62/66/Add.2, párr. 135). La reunión también aprobó una lista de actividades de la Comisión OSPAR sobre gestión espacial en el mar.

342. La Comisión OSPAR aprobó el Acuerdo sobre un programa voluntario de vigilancia de los residuos en las playas marinas (véase el acta resumida, anexo 10). En el contexto de la Estrategia regional para Europa noroccidental del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los

¹⁸⁶ Informe de la octava reunión de coordinadores del Centro Regional del Mar Mediterráneo de Intervención en casos de emergencia de Contaminación Marina, celebrada en Malta del 7 al 11 de mayo de 2007 (REMPEC/WG.28/13), se puede consultar en [www.rempec.org/admin/upload/publications/REMPEC%20FPM%2007%20Final%20Report%20CONSOLIDATED%20\(E\).pdf](http://www.rempec.org/admin/upload/publications/REMPEC%20FPM%2007%20Final%20Report%20CONSOLIDATED%20(E).pdf).

¹⁸⁷ Véanse las enmiendas a los anexos II y III del Convenio, la decisión 2007/2 y las directrices de la Comisión OSPAR para la evaluación del riesgo y la gestión del almacenamiento de corrientes de dióxido de carbono en formaciones geológicas (OSPAR 07/24/1-E).

buques, la Comisión OSPAR aprobó, en principio, el proyecto de Directrices generales relativas a la aplicación provisional voluntaria de la norma de cambio de agua de lastre D-1 en el Atlántico nordeste (ibíd., anexo 9).

11. Pacífico noroccidental

343. En esta región continúa la labor relativa a la floración de algas nocivas, los contaminantes procedentes de fuentes terrestres y los vertidos accidentales de petróleo y sustancias químicas peligrosas. Se preparó un informe sobre la situación del medio marino en la región que ha de contribuir a la evaluación mundial de la situación del medio marino. También se prepararon informes sobre zonas marinas y costeras protegidas y se recopilieron datos e información sobre la biodiversidad marina en el Pacífico noroccidental. La Reunión intergubernamental del Pacífico noroccidental, celebrada en octubre de 2007, examinó, entre otras cosas, el proyecto de plan regional para situaciones de emergencia por vertidos de petróleo y sustancias peligrosas y nocivas¹⁸⁸. En atención al vertido de petróleo que se produjo en la República de Corea en diciembre de 2007 y a petición del Gobierno de ese país, se activó el actual Plan regional para situaciones de emergencia por vertidos de petróleo (véase <http://www.nowpap.org>).

12. Pacífico

344. En 2007 la secretaría del Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente se dedicó especialmente a la ordenación costera, la protección de las especies y los ecosistemas marinos y la contaminación marina. Se prestó asistencia para los planes de acción nacionales sobre contaminación marina procedente de fuentes terrestres en Kiribati, Tonga y Vanuatu y se organizaron seminarios sobre la contaminación por petróleo para ayudar a 13 países de las islas del Pacífico a ratificar el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y el Convenio de Noumea o adherirse a ellos. También se convocaron consultas regionales sobre el Plan de acción para la aplicación del Marco de las Islas del Pacífico sobre el Cambio Climático. Se inició un proyecto sobre los efectos del cambio climático para la biodiversidad marina que prestaba especial atención a instrumentos de ordenación, tales como la valoración económica y la supervisión socioeconómica.

345. En septiembre de 2007, la Conferencia de representantes oficiales del Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente declaró 2008 Año de los Arrecifes de Coral del Pacífico. También examinó, entre otras cosas, los recursos genéticos de los países de las islas del Pacífico y acordó establecer una red de representantes oficiales interesados para continuar el debate y el intercambio de información al respecto, por correo electrónico. La conferencia aprobó un Programa marco revisado sobre especies marinas para 2008-2012, en el que se incluyó al tiburón como especie de interés especial, e indicó a la secretaría que colaborara con otras organizaciones regionales interesadas en la elaboración de un plan de acción regional relativo a los tiburones¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Informe de la 12ª reunión intergubernamental del Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental, celebrada en Xiamen (China) del 23 al 25 de octubre de 2007 (UNEP/NOWPAP IG. 12/11).

¹⁸⁹ Informe de la 18ª Conferencia de representantes oficiales del Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente, 11 a 14 de septiembre de 2007, Apia (Samoa), SPREP (Apia, 2007).

346. La Conferencia de las islas del Pacífico sobre la conservación de la naturaleza y las zonas protegidas, celebrada en octubre de 2007, examinó la Estrategia para la conservación de la naturaleza en la región de las islas del Pacífico (2003-2007), en particular sus tres objetivos ambientales dedicados a las zonas y los ecosistemas protegidos, las especies y las especies foráneas invasoras, consideró la elaboración de un marco regional para los próximos cinco años y discutió las lagunas y las posibilidades en la actual labor de conservación (véase <http://www.sprep.org/Roundtable>).

13. Pacífico sudoriental

347. Las partes en el Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del pacífico sudeste (Convenio de Lima) aprobaron en noviembre de 2007 resoluciones relacionadas con los siguientes temas, entre otros: seguimiento, control y vigilancia de la contaminación marina; desechos marinos; y conservación de las tortugas marinas. En 2008 se iniciarán actividades relacionadas con la invasión biológica marina, la mitigación de los efectos antropogénicos sobre los mamíferos marinos, la red regional de zonas marinas protegidas, la ordenación integrada de las zonas costeras y la evaluación de los instrumentos regionales sobre el medio ambiente.

348. En una reunión celebrada para concertar una posición regional sobre la fertilización con hierro en aguas del Pacífico sudoriental, los países de la región expresaron su gran preocupación por las actividades realizadas sin los correspondientes estudios científicos en relación con la fertilización a gran escala con hierro u otras sustancias en zonas marinas sujetas o no a la jurisdicción de Estados del Pacífico sudoriental, en la medida en que la circulación oceánica influye en las zonas marinas sujetas a la jurisdicción de esos Estados o en sus recursos naturales.

14. Mares de Asia meridional

349. Se prevé que en 2008 se aprobarán un memorando de entendimiento y un proyecto de plan para situaciones de emergencia por vertidos de petróleo y sustancias químicas para los mares de Asia meridional. Se está trabajando también en un proyecto destinado al fortalecimiento institucional y la formación de capacidad para la ordenación y la conservación a largo plazo de las zonas marinas y costeras protegidas que tienen recursos de arrecifes de coral en Asia meridional. El Equipo de tareas sobre los arrecifes de coral, creado en el contexto del proyecto, elaborará un plan de acción regional sobre la conservación de los arrecifes de coral y sobre la ordenación y la conservación a largo plazo de zonas marinas protegidas¹⁹⁰.

15. Otras organizaciones regionales

350. *Comunidad del Caribe y Asociación de Estados del Caribe*. El informe de la evaluación del ecosistema del Mar Caribe, publicado en 2007, presenta las condiciones y las tendencias de la situación del ecosistema, indica varias posibilidades de acción y examina qué pueden hacer los encargados de la adopción de decisiones, destacando que el turismo y la pesca son dos de los servicios del

¹⁹⁰ Aportación del Programa cooperativo de Asia Meridional para el medio ambiente.

ecosistema más importantes para la región. Además resalta, entre otros, los siguientes grandes impulsores del cambio en el ecosistema del Mar Caribe: los cambios en el uso de la zona costera y el mar, la contaminación causada por actividades realizadas en tierra, la sobreexplotación pesquera, la urbanización de comunidades costeras, la falta de una gestión coordinada, el cambio climático y la introducción de especies foráneas¹⁹¹. En julio de 2007, la Comunidad del Caribe reiteró su preocupación por la conservación y la protección de su entorno natural y por el mantenimiento de su diversidad biológica, así como su apoyo a la iniciativa en favor del reconocimiento del Mar Caribe como zona especial en el contexto del desarrollo sostenible¹⁹².

351. El Consejo de Ministros de la Asociación de Estados del Caribe, en su 13ª reunión ordinaria, celebrada en Ciudad de Panamá el 25 de enero de 2008, aprobó el programa de actividades de la Comisión del Mar Caribe, establecida para hacer el seguimiento de la Iniciativa del Caribe, cuyo objetivo principal es que se declare al Mar Caribe “zona especial en el contexto del desarrollo sostenible”¹⁹³. En el programa de la Comisión figuran actividades y posibles colaboradores en relación con la gobernanza; la investigación científica y la recopilación de datos en los ámbitos de los recursos naturales, el transporte y las sustancias peligrosas, la eutrofización, el turismo y los estudios socioeconómicos y la vigilancia, presentación de informes y evaluación.

352. El Consejo de Ministros de la Asociación de Estados del Caribe continuó también supervisando los avances en la aplicación del Convenio para el establecimiento de la zona de turismo sustentable del Caribe y el proyecto sobre la selección y la evaluación de los destinos en esa zona.

353. *Unión Europea*. La Directiva marco sobre la estrategia marina, adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en diciembre de 2007, establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino. Tiene como objetivos lograr un buen estado ecológico del medio marino de la Unión Europea a más tardar en el año 2020 y proteger la base de recursos de los que dependen las actividades económicas y sociales relacionadas con el medio marino. La directiva establecerá regiones marinas europeas siguiendo criterios geográficos y ambientales (véase [www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0595\)0+DIC+XNK+V0//ES](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0595)0+DIC+XNK+V0//ES)). La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) apoya la formulación de los componentes de vigilancia y evaluación de la estrategia marina, y procura establecer un conjunto limitado de indicadores paneuropeos para el entorno marino¹⁹⁴. La estrategia marina constituirá el pilar medioambiental de la Política marítima integrada para la Unión Europea¹⁹⁵.

¹⁹¹ *Caribbean Sea Ecosystem Assessment. A sub-global component of the Millennium Ecosystem Assessment*, Caribbean Marine Studies, Edición especial, 2007.

¹⁹² Declaration on Functional Cooperation, issued by the Heads of Government of the Caribbean Community on the occasion of the twenty-eight Regular Meeting of the Conference of Heads of Government of CARICOM, 1º a 4 de julio de 2007, Needham's Point (Barbados); se puede consultar en www.caricom.org.

¹⁹³ Aportación de la Asociación de Estados del Caribe, véase también A/62/66, párr. 315.

¹⁹⁴ Aportación de la Agencia Europea del Medio Ambiente.

¹⁹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones “Una política marítima integrada para la Unión Europea” (COM(2007) 575 final).

X. Cambio climático

354. Los océanos tienen un papel fundamental en el sistema climático, ya que la interacción entre los océanos y el clima regula y mitiga el intercambio de calor, CO₂ y agua en los sistemas de la Tierra (véase A/62/644). El cambio climático afectará a los parámetros físicos de los océanos, como la temperatura, la fuerza de las corrientes y la composición química¹⁹⁶, y esos efectos son cada vez más evidentes. Estudios recientes indican que, en tanto la concentración atmosférica de CO₂ está aumentando, la capacidad de absorción de CO₂ de los océanos puede estar disminuyendo¹⁹⁷. Los niveles del mar se están elevando más rápido de lo esperado y el calentamiento a partir de las emisiones habituales podría generar un crecimiento del nivel del mar de 0,5 a 1,4 metros en este siglo¹⁹⁸. En 2007, la extensión de hielo en el Océano Ártico se redujo hasta mínimos históricos registrados, superando el récord anterior del año 2005 en un 23%¹⁹⁹.

355. Los posibles efectos del cambio climático en la circulación termohalina y los mecanismos naturales de los océanos, la temperatura del mar, la distribución de la fauna y la flora marinas, los arrecifes de coral y la acidez de los océanos multiplicarán los efectos de otros factores de perturbación, como el desarrollo y la contaminación de las costas, las prácticas de sobreexplotación pesquera y de pesca no sostenible, y las especies invasoras¹⁹⁶. La mayor concentración de estos efectos parece acumularse en las zonas de los caladeros de pesca más productivos que ocupan entre un 10% y un 15% de los océanos del mundo, donde se obtienen más de la mitad de la captura mundial. Además, la modificación de la circulación termohalina de los océanos y de los mecanismos naturales de “limpieza” podría afectar a la calidad y el ciclo de los nutrientes de las aguas costeras, así como a la producción de aguas profundas en más del 75% de los caladeros del mundo¹⁹⁶.

356. Así, es probable que los efectos del cambio climático en los ecosistemas marinos, costeros, de los estuarios y de agua dulce afecten a numerosas personas cuyos medios de subsistencia dependen directa o indirectamente de la pesca y causen una mayor vulnerabilidad de las comunidades y una mayor incidencia de desastres naturales, como inundaciones y ciclones²⁰⁰. El aumento de la temperatura

¹⁹⁶ C. Nellemaum, S. Hain y S. Alder (editores) *In Dead Water – Merging of climate change with pollution, over-harvest, and infestations in the world's fishing grounds*, (UNEP, GRID) (febrero de 2008); se puede consultar en www.unep.org.

¹⁹⁷ Estudios recientes descubrieron que la absorción de CO₂ en una región estudiada del Atlántico Norte se había reducido en más de un 50% entre mediados de los años noventa y el período 2002-2005, y que la capacidad de absorción anual de CO₂ del Océano Antártico se había reducido en 80 millones de toneladas métricas por década entre 1981 y 2004 (véase *PNUMA Anuario 2008: Un panorama de nuestro cambiante medio ambiente*, en www.unep.org). Véase también A/62/66/Add.1, párr. 226.

¹⁹⁸ *PNUMA, Anuario*, op. cit. El tiempo de deshielo del manto de hielo de Groenlandia se extendió de 25 a 30 días más en 2007 que en el promedio observado en los 19 años anteriores. El año 2007 marcó también un aumento general en la tendencia de deshielo de todo el manto continental de Groenlandia, mientras que el deshielo en las áreas de gran altitud superó el promedio de todos los registros previos en un 150%.

¹⁹⁹ *PNUMA, Anuario*, op. cit. Algunos estudios prevén que el Ártico no tendrá hielo en 2040. A finales de 2007, los investigadores sugirieron que el Ártico podría carecer de hielo en verano para el año 2013.

²⁰⁰ Véase A/62/644, y *Creación de capacidad de adaptación al cambio climático: políticas para mantener los medios de subsistencia y la pesca* (FAO, 2007), en [ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/010/a1115s/a1115s00.pdf](http://ftp.fao.org/docrep/fao/010/a1115s/a1115s00.pdf).

mundial entre 3°C y 4°C también podría provocar el desplazamiento permanente o temporal de 330 millones de personas por inundaciones, con consecuencias catastróficas, especialmente para los pequeños Estados insulares²⁰¹.

357. En secciones anteriores del presente informe se tratan diversos aspectos del clima (véanse párrs. 302 a 306 *supra*), incluidas las medidas de adaptación en el plano regional (véanse también párrs. 319, 324, 338 y 344 *supra*)²⁰². Las secciones siguientes se dedican a las actividades recientes relacionadas con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de Bali, junto con otras normativas recientes.

A. Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático

358. El Grupo publicó su Informe de Síntesis en noviembre de 2007, basado en la evaluación realizada por sus tres Grupos de Trabajo (véanse A/62/66, párrs. 327 a 330, y A/62/66/Add.1, párrs. 228 a 235), y aportó una perspectiva integrada del cambio climático que constituyó la última parte de su Cuarto Informe de Evaluación (se puede consultar en <http://www.ipcc.ch>). El Informe de Síntesis confirmó que el calentamiento del clima era evidente, como se desprendía inequívocamente de los incrementos observados en las temperaturas medias mundiales del aire y los océanos, del derretimiento generalizado de la nieve y el hielo y del aumento a escala mundial del nivel medio del mar. En él se llegaba a la conclusión, con un alto grado de confianza, de que el calentamiento mundial durante muchos siglos provocaría un aumento del nivel del mar a raíz de la dilatación térmica, que se proyectaba mucho mayor que la observada durante el siglo XX, con pérdida de zonas costeras y efectos conexos. La subida del nivel del mar debido al calentamiento era inevitable y la dilatación térmica continuaría muchos siglos después de que se hubieran estabilizado las concentraciones de gases de efecto invernadero por lo que, con el tiempo, el nivel del mar subiría mucho más de lo previsto para el siglo XXI. Según las proyecciones, la dilatación térmica a largo plazo por sí sola haría que, en promedio, el nivel del mar en el mundo subiera en el punto de equilibrio de 0,2 a 0,6 metros por grado Celsius de calentamiento mundial medio por encima del nivel preindustrial.

359. Además, se comprendía mejor que el riesgo de que los mantos de hielo de Groenlandia y, posiblemente, de la Antártida hicieran subir aún más el nivel del mar que el proyectado en los modelos de mantos de hielo y que ello podría suceder en escalas temporales de siglos. Ello se debía a que los procesos dinámicos del hielo observados recientemente, pero no incluidos plenamente en el modelo de mantos de hielo evaluado en el Cuarto Informe de Evaluación, podrían acelerar la pérdida de hielo. La pérdida del manto de hielo de Groenlandia podría con el tiempo hacer

²⁰¹ *Informe sobre el desarrollo humano 2007/2008*, op. cit. Los habitantes de las Islas Carteret de Papua Nueva Guinea podrían ser los primeros refugiados del mundo que hayan tenido que abandonar una isla por la subida del nivel del mar. *Daily Mail*, 18 diciembre de 2007 (véase www.dailymail.co.uk/pages/live/articles/news/worldnews.html?in_article_id=503228&in_page_id=1811).

²⁰² Las actividades de la OMI relativas a la reducción de la contaminación del aire por los buques se incluirán en la adición al presente informe.

subir el nivel del mar varios metros, más que en el caso de la dilatación térmica, de mantenerse, durante varios siglos un calentamiento superior a un intervalo de 1,9-4,6°C por encima del nivel preindustrial. Las escalas de dilatación térmica a largo plazo y la reacción de los mantos de hielo al calentamiento implicarían que la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en los niveles actuales, o superiores, tardaría muchos siglos en estabilizar el nivel del mar.

B. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y Protocolo de Kyoto

360. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Bali del 3 al 15 de diciembre de 2007, consistió en una compleja serie de reuniones y actos, como el 13° período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y la tercera Reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto (véase también http://unfccc.int/meetings/cop_13/items/4049.php). La Conferencia se centró en la cooperación a largo plazo y el marco para abordar el cambio climático después de 2012, cuando termine el primer período de compromiso previsto en el Protocolo de Kyoto.

361. La Conferencia culminó con la aprobación de la Guía de Bali, que incluye el Plan de Acción de Bali por el cual se inició un nuevo proceso de negociación en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático para hacer frente al cambio climático, con el objetivo de completarlo para 2009. De conformidad con el Protocolo de Kyoto, entre los resultados se incluirían la puesta en marcha del Fondo de Adaptación, la definición del alcance y el contenido del segundo examen del Protocolo de Kyoto y el establecimiento de 2009 como fecha límite para las negociaciones del Grupo de Trabajo Especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto. También se tomaron decisiones sobre la transferencia de tecnología y la reducción de las emisiones derivadas de la deforestación²⁰³. El 14° período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y la cuarta Reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto se celebrarán en diciembre de 2008.

C. Otras actividades

362. El cambio climático ha tenido enorme importancia en el plano internacional y se han celebrado numerosas reuniones para tratar ese problema mundial²⁰⁴, que se ha descrito como la cuestión decisiva de nuestra época²⁰⁵. El Secretario General de las Naciones Unidas convocó una reunión de alto nivel en septiembre de 2007 para promover las negociaciones acerca de un nuevo acuerdo mundial sobre el cambio climático. La Asamblea General celebró su debate general anual sobre el tema “Respuesta al cambio climático” así como un debate temático oficioso titulado “La

²⁰³ “The Bali Roadmap”, declaración de clausura del Presidente de la Conferencia, se puede consultar en http://unfccc.int/meetings/cop_13/items/4049.php.

²⁰⁴ Véase más información sobre las actividades en distintos foros en www.un.org/climatechange.

²⁰⁵ Discurso del Secretario General ante la reunión de alto nivel sobre el cambio climático, 24 de septiembre de 2007, se puede consultar en <http://www.un.org/climatechange/2007highlevel/>.

lucha contra el cambio climático: las Naciones Unidas y el mundo en acción”, que tuvo lugar en febrero de 2008.

363. La segunda Reunión de las Principales Economías sobre seguridad energética y cambio climático, celebrada en Honolulu, Hawai, el 30 y 31 de enero de 2008 tenía por objeto hacer una contribución detallada para impulsar el Plan de Acción de Bali (para más información, véase www.state.gov/g/oes/climate/mem). Se espera que esas deliberaciones continúen en la Cumbre del Grupo de los Ocho en julio de 2008, uno de cuyos temas principales será el medio ambiente y el cambio climático (para más información, véanse www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2008/index.html y www.env.go.jp/earth/g8/en/index.html). El Foro de la red Global Legislators Organization for a Balanced Environment (GLOBE) de legisladores de los países del Grupo de los Ocho más Cinco, celebrado en Brasilia en febrero de 2008, hizo también recomendaciones sobre los biocombustibles y la tala ilegal y deliberó sobre el marco del cambio climático después de 2012 (véase www.globeinternational.org).

364. Esas reuniones han reafirmado que el sistema de las Naciones Unidas es el foro multilateral adecuado para establecer un nuevo régimen destinado a hacer frente al cambio climático. Además, con objeto de coordinar las actuaciones, el sistema de las Naciones Unidas ha presentado un panorama general de sus actividades relacionadas con el cambio climático y procederá a establecer un marco efectivo para aumentar la coherencia y la coordinación de su labor (véanse la resolución 62/8 de la Asamblea General y el documento A/62/644).

XI. Solución de controversias

A. Corte Internacional de Justicia

365. El 8 de octubre de 2007, la Corte Internacional de Justicia dictó sentencia en la causa relativa a la *Controversia territorial y marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar del Caribe (Nicaragua c. Honduras)*. La Corte concluyó que Honduras tenía soberanía sobre cayo Bobel, cayo Savanna, cayo Port Royal y cayo Sur; decidió que el punto de partida de la frontera marítima que divide el mar territorial, la plataforma continental y las zonas económicas exclusivas de la República de Nicaragua y la República de Honduras estaría situado en un punto con las coordenadas 15° 00' 52" N y 83° 05' 58" O; y decidió que, desde este punto de partida, la línea de delimitación continuará a lo largo de la bisectriz hasta alcanzar el límite exterior de 12 millas marinas del mar territorial de cayo Bobel. A continuación, la línea bordea ese mar territorial por el sur hasta alcanzar la línea media donde coinciden los mares territoriales de cayo Bobel, cayo Port Royal y cayo Sur (Honduras) y cayo Edimburgo (Nicaragua). La línea de delimitación continúa a lo largo de esa línea media hasta alcanzar el mar territorial de cayo Sur que, en su mayor parte, no delimita con el mar territorial de cayo Edimburgo. Posteriormente, la línea sigue el arco del límite exterior del mar territorial de 12 millas marinas de cayo Sur hacia el norte hasta que vuelve a conectar con la bisectriz, lugar desde el que continúa a lo largo del acimut hasta alcanzar la zona en la cual se pueden ver afectados los derechos de terceros Estados. La Corte también dictaminó que las Partes debían negociar de buena fe con vistas a llegar a un acuerdo sobre el curso de la línea de delimitación de la parte del mar territorial

ubicada entre el punto final de la frontera terrestre establecida por el laudo arbitral de 1906 y el punto de partida de la frontera marítima determinada por la Corte²⁰⁶.

366. El 13 de diciembre de 2007, la Corte dictó sentencia sobre las excepciones preliminares planteadas por Colombia en la causa relativa a la *Controversia territorial y marítima (Nicaragua c. Colombia)*. La Corte consideró que el Tratado de 1928 entre Colombia y Nicaragua había resuelto el asunto de la soberanía sobre las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que no existía una controversia jurídica pendiente entre las partes al respecto y que la Corte, por consiguiente, no era competente para la cuestión. La Corte se declaró competente para entender en la controversia relativa a la soberanía sobre las demás formaciones marítimas reivindicadas por las Partes y en la controversia relativa a la delimitación marítima de las Partes²⁰⁷.

367. El 16 de enero de 2008, el Perú presentó ante la Corte Internacional de Justicia una demanda contra Chile dirigida a resolver una controversia en relación, por una parte, con “la delimitación del límite entre las zonas marítimas de los dos Estados en el Océano Pacífico, que comienza en un punto en la costa denominado Concordia, [...] punto terminal de la frontera terrestre establecido conforme al [Tratado entre Chile y el Perú para resolver la cuestión de Tacna y Arica, firmado en Lima el 3 de junio de 1929]”, y, por otra parte, con el reconocimiento a favor del Perú de una “zona marítima que se sitúa dentro de las 200 millas marinas adyacentes a la costa peruana, y que por tanto pertenece al Perú, pero que Chile considera como parte del alta mar”.

368. En su Solicitud, el Perú afirmó que “las zonas marítimas entre el Perú y Chile nunca han sido delimitadas ni por acuerdo ni de ninguna otra forma” y que, por consiguiente, “la delimitación deberá ser determinada por la Corte conforme al derecho internacional”. El Perú explicó que “desde los años ochenta, el Perú ha intentado consistentemente negociar las diversas cuestiones incluidas en esta controversia, pero [...] ha encontrado la constante negativa chilena a entrar en negociaciones”. Afirmó que, como resultado de una nota del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, de 10 de septiembre de 2004, dirigida al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, todo intento posterior de negociación había resultado imposible.

369. El Perú solicitó de la Corte que determinara “el curso del límite marítimo entre los dos Estados conforme al derecho internacional” y que reconociera y declarara que el Perú poseería “derechos soberanos exclusivos en el área marítima situada dentro del límite de 200 millas marinas de su costa y fuera de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental de Chile”²⁰⁸.

370. Otra causa pendiente ante la Corte y de importancia para el derecho del mar es la relativa a la *Delimitación marítima en el Mar Negro (Rumania c. Ucrania)*.

²⁰⁶ Comunicado de prensa de la Corte Internacional de Justicia No. 2007/23, de 8 de octubre de 2007.

²⁰⁷ Comunicado de prensa de la Corte Internacional de Justicia No. 2007/30, de 13 de diciembre de 2007.

²⁰⁸ Comunicado de prensa de la Corte Internacional de Justicia No. 2008/1, de 16 de enero de 2008.

B. Tribunal Internacional del Derecho del Mar

371. El 30 de noviembre de 2007, la sala especial del Tribunal constituida para entender de la Causa relativa a la conservación y explotación sostenible de las poblaciones de pez espada en el Océano Pacífico sudoriental (Chile/Comunidad Europea) prorrogó, mediante providencia, el plazo para las actuaciones por un año más, hasta el 1º de enero de 2009²⁰⁹.

C. Arbitraje internacional

372. El 17 de septiembre de 2007, el tribunal arbitral constituido en virtud del artículo 287 y con arreglo al anexo VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para conocer de una diferencia entre Guyana y Suriname, dictó su laudo. Tras declararse competente para considerar las pretensiones de delimitación marítima de las partes, el tribunal arbitral estableció una frontera marítima única entre Guyana y Suriname que difería de la frontera reclamada por cada una de las partes en sus pretensiones.

373. El tribunal arbitral describió la frontera en el mar territorial en los términos siguientes: la línea de delimitación comienza en el Punto 1, que es la intersección de la línea de bajamar de la ribera occidental del río Corentyne con la línea geodésica N10°E que pasa por el Marcador “B” establecido en 1936. El tribunal constató que la línea de 10 grados estaba establecida entre las partes desde el punto inicial hasta el límite de 3 millas marinas. Desde allí, llegó a una línea que continuaba desde el límite exterior de esa línea N10°E a 3 millas marinas y trazó una diagonal por la distancia más corta hasta la línea adoptada para delimitar la plataforma continental y la zona económica exclusiva de las partes. La línea trazada por el tribunal para delimitar la plataforma continental y la zona económica exclusiva de las partes sigue una línea de equidistancia no ajustada.

374. Además, el tribunal arbitral consideró que tanto Guyana como Suriname habían contravenido sus obligaciones en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de hacer todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y no hacer nada que pudiera poner en peligro u obstaculizar la conclusión de un acuerdo definitivo. Además, se consideró que Suriname había actuado de manera ilegal al expulsar de la zona en litigio a un equipo de perforación que contaba con una licencia otorgada por Guyana²¹⁰.

XII. Cooperación y coordinación internacionales

A. Proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar

375. En su resolución 62/215, la Asamblea General reconoció la importancia y la contribución de la labor realizada en los ocho años anteriores por el Proceso de

²⁰⁹ ITLOS/Press 117, de 30 de noviembre de 2007.

²¹⁰ Véase Corte Permanente de Arbitraje, en www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1147.

consultas (véase párr. 2 *supra*)²¹¹. Los párrafos 132 a 136 de la resolución se refieren a los resultados de la octava reunión del Proceso de consultas acerca del tema de los recursos genéticos marinos.

376. La novena reunión del Proceso de consultas se celebrará en Nueva York del 23 al 27 de junio de 2008 y sus deliberaciones se referirán al tema “La protección y vigilancia en el mar y la seguridad marítima” (véase la resolución 62/215 de la Asamblea General, párr. 141). Tras celebrar las consultas del caso con los Estados Miembros, el Presidente de la Asamblea General nombró al Embajador Paul Badji (Senegal) y volvió a nombrar a la Sra. Lori Ridgeway (Canadá) copresidentes de la novena reunión. La Asamblea General hará un examen de los resultados de la novena reunión y también de la eficacia y utilidad del Proceso de consultas en su sexagésimo tercer período de sesiones (véase la resolución 60/30 de la Asamblea General, párr. 99.).

B. Proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a escala mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos

377. En su resolución 60/30, la Asamblea General decidió poner en marcha la “evaluación de evaluaciones”, la fase inicial del proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a escala mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos (el “proceso ordinario”), que sería supervisado por un grupo directivo especial y ejecutado por un grupo de expertos.

378. De conformidad con su programa de trabajo²¹², el Grupo de expertos hará en cada una de las 21 regiones designadas una sinopsis y una evaluación de las evaluaciones realizadas sobre los océanos y las zonas costeras acerca de, entre otras cosas, la seguridad alimentaria, la salud y la seguridad públicas, la salud y la función de los ecosistemas, y los beneficios económicos y sociales en relación con los bienes y servicios de los ecosistemas mundiales y regionales. Después de un análisis de la situación actual de la evaluación de conformidad con cinco criterios principales: 1) credibilidad científica; 2) pertinencia política; 3) comunicación; 4) legitimidad; y 5) utilidad, se estudiarán las evaluaciones existentes a fin de constatar las mejores prácticas, que han de informar una propuesta de estructura y opciones para el establecimiento de un proceso ordinario. Los expertos trabajan en cooperación con instituciones nacionales y regionales, además de las organizaciones e instituciones que tienen actividades en este ámbito, a las que se ha invitado a participar. El Grupo de expertos ha comenzado a ejecutar el plan de trabajo aprobado por la segunda reunión del Grupo Directivo Especial²¹³ y tiene previsto terminar en 2009 el informe de la “evaluación de evaluaciones” junto con un “resumen para los encargados de adoptar decisiones.

²¹¹ El Proceso de consultas, se estableció en la resolución 54/33 de la Asamblea General para un período inicial de tres años y se prorrogó dos veces por períodos de tres años, en las resoluciones 57/141 y 60/30.

²¹² Informe de la primera reunión del grupo de expertos, celebrada en marzo de 2007, documento GRAME/GOE/1/7.

²¹³ Informe de la segunda reunión del Grupo Directivo Especial, celebrada en junio de 2007, documento UNGA 60/30 – A of A – AHSG/2.

379. En su segunda reunión, celebrada en noviembre de 2007, el Grupo de expertos examinó los progresos realizados en cuanto al estado de la evaluación en las 21 regiones y deliberó sobre la manera de proceder con la sinopsis y sobre cómo constatar las mejores prácticas a partir de las evaluaciones ya realizadas en las regiones²¹⁴. Además, los expertos decidieron encargar estudios adicionales sobre evaluaciones mundiales y cuestiones supranacionales, como el cambio climático, la contaminación marina y la pesca. Tanto el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino como la OMM propusieron aportar su contribución a esos estudios. Así, el equipo de tareas sobre la “evaluación de evaluaciones” del Grupo Mixto de Expertos hará un examen específico de las evaluaciones marinas mundiales y regionales existentes relacionadas con la contaminación marina, como la generada por los buques y la aportación de contaminantes atmosféricos a los océanos. La OMM, por conducto de la Comisión Técnica Mixta OMM/COI sobre Oceanografía y Meteorología Marina, tratará la manera en que los sistemas mundiales de observación integrados pueden servir de apoyo para el proceso ordinario. La OMM señaló que las actas de las Reuniones ministeriales sobre las Perspectivas del Medio Ambiente Mundial (véase también www.unep.org/GEO/About) y el Sistema de sistemas de observación global de la Tierra relativas a las evaluaciones de la capacidad y las necesidades del sistema de observación de los océanos podrían ser útiles para el Grupo de expertos (véase A/62/66/Add.1, párr. 250). Cabe recordar que en el Grupo de expertos participan, además de sus miembros, aprobados por el Grupo Directivo Especial mediante el procedimiento de no objeción, la UNESCO, la OMM, el Centro de Observación de la Conservación Mundial del PNUMA y el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino, en calidad de observadores (véase A/61/GRAME/AHSG/1, anexo II, párr. 14).

380. La tercera reunión del Grupo de expertos se celebrará en abril de 2008 y la del Grupo Directivo Especial, en junio de ese mismo año²¹⁵.

C. Red para los Océanos y las Zonas Costeras (ONU-Océanos)

381. La red para los Océanos y las Zonas Costeras (ONU-Océanos), mecanismo para la coordinación interinstitucional de las cuestiones relacionadas con los océanos y las zonas costeras, fue establecida en 2003 por la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación. Desde su quinta reunión, celebrada en mayo de 2007, se han sumado a la red otras dos organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, la ONUDI y la Organización Mundial del Turismo.

382. Los miembros de ONU-Océanos participan en actividades de cooperación mediante equipos de tareas especiales, establecidos con una duración determinada de conformidad con las directrices del Comité de Alto Nivel sobre Programas de la Junta de jefes ejecutivos. En la actualidad hay dos equipos de tareas en funcionamiento. El equipo de tareas sobre la diversidad biológica en las zonas marinas situadas fuera de la jurisdicción nacional, dirigido por la secretaría del

²¹⁴ Informe de la segunda reunión del Grupo de expertos, documento UNGA 60/30 Regular Process/GOE/2/3, se puede consultar en www.unep.org/dewa/assessments/EcoSystems/water/MarineAssessment/meetings.asp.

²¹⁵ Aportaciones del PNUMA y de la COI/UNESCO.

Convenio sobre la Diversidad Biológica y la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, coordina la información de varios procesos de las Naciones Unidas y otros procesos internacionales relativos a la diversidad biológica fuera de la jurisdicción nacional, como el Grupo de trabajo de la Asamblea General (véase párr. 3 *supra*) y la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica. Entre sus actividades en curso se incluyen aportar información para una página web sobre la diversidad biológica marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional²¹⁶. El Grupo de tareas sobre las zonas marinas protegidas y otras herramientas de ordenación basadas en la Zona, dirigido conjuntamente por la secretaría del Convenio, la COI de la UNESCO, la FAO y el PNUMA con la participación de la OMI, el PNUD, el Banco Mundial, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y la División está preparando un análisis comparativo de las actividades relacionadas con las zonas marinas protegidas, la ordenación integrada de las zonas costeras y la planificación espacial marina realizadas o previstas por miembros de ONU-Océanos. Ese examen abrirá oportunidades de asistencia mutua y sinergia entre los miembros para sus respectivas actividades relacionadas con el programa.

383. Con objeto de lograr la coherencia en todo el sistema en los ámbitos del desarrollo, la asistencia humanitaria y el medio ambiente, los miembros de ONU-Océanos están confeccionando un inventario de sus actividades en países piloto (Albania, Cabo Verde, Mozambique, Pakistán, República Unida de Tanzania, Uruguay y Viet Nam), así como en otros procesos comunes de programación por países. De esta manera, los organismos, programas y fondos interesados podrían mejorar la planificación de medidas más coordinadas relativas a las cuestiones costeras y marinas a nivel de país.

XIII. Actividades de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar en materia de formación de capacidad

384. Las resoluciones de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar siguen reflejando la creciente importancia que asignan los Estados a las actividades de formación de capacidad en la materia. La División ha seguido administrando programas de becas, prestando servicios de asesoramiento, administrando fondos fiduciarios, organizando cursos de capacitación y reuniones informativas y preparando estudios especiales. En lo relativo al trazado de los límites exteriores de la plataforma continental, la División continuó impartiendo cursos de capacitación a nivel subregional para prestar asistencia a los Estados en desarrollo en la preparación de presentaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y ha establecido un nuevo mecanismo a fin de facilitar el acceso de los Estados en desarrollo al fondo fiduciario para facilitar la preparación de las presentaciones a la Comisión (véase párr. 398 *infra*). El número de peticiones de asistencia financiera de ese fondo fiduciario procesadas por la División ha ido en aumento.

²¹⁶ Se podrá consultar la página web desde el sitio web de la División, www.un.org/depts/los.

385. La División está terminando de elaborar un manual de capacitación que se utilizará para impartir cursos regionales sobre desarrollo y aplicación de enfoques ecosistémicos a la ordenación de los océanos (véase párr. 394 *infra*).

A. Reuniones informativas para delegados ante la Asamblea General

386. El 17 de octubre de 2007 se celebró en la Sede una reunión informativa sobre “La evolución de los asuntos oceánicos y el derecho del mar”, con ocasión del 25º aniversario de la apertura para la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La reunión fue organizada, por sexto año consecutivo, por la División y el Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones y contó con la asistencia de más de 45 participantes, que enviaron comentarios muy positivos. En la misma fecha, la División organizó, en colaboración con la Universidad de las Naciones Unidas, otro acto para celebrar el 25º aniversario: un foro titulado “Veinticinco años desde la aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: reflexiones sobre el pasado y las formas de seguir avanzando”. El Sr. Hasjim Djalal (Presidente del Comité de Finanzas de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos) y el Sr. Myron H. Nordquist (Director del Center for National Security Law, Center for Oceans Law and Policy University de la Virginia School of Law) pronunciaron los discursos de apertura, en los que evaluaron el legado de la Convención y sus perspectivas de futuro; el moderador del foro fue el Sr. David Freestone, Consejero Jurídico General Adjunto de los Servicios de Asesoría de la Oficina del Vicepresidente, Asuntos Jurídicos del Banco Mundial.

387. El 3 de marzo de 2008, la División y el Instituto organizaron una reunión informativa dedicada a la diversidad biológica marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional para prestar asistencia a las delegaciones en los preparativos para la reunión del Grupo de trabajo de la Asamblea General (véase párr. 3 *supra*). La reunión incluyó una presentación científica del Sr. Peter A. Rona, Catedrático de Geología marina y geofísica del Institute of Marine and Coastal Science, Rutgers University, y contó con la asistencia de más de 50 participantes cuyos comentarios fueron muy positivos.

B. Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe

388. El programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe está ya en su vigésimo tercer año. La vigésimo segunda beca fue otorgada a un candidato de Madagascar. Concedió la beca el Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, por recomendación de un grupo asesor de alto nivel. El programa de becas ha sido muy encomiado por su contribución académica a la comprensión y aplicación generales de la Convención. Los becarios realizan actividades de investigación y estudio a nivel de postgrado en materia de derecho del mar, su aplicación y los asuntos marinos conexos a fin de obtener más conocimientos sobre la Convención y promover su aceptación y aplicación más amplias. Los becarios deben pasar un período de seis meses realizando actividades supervisadas de investigación o estudio en una de las universidades participantes de

su elección, seguidos de tres meses de capacitación práctica en la División y, según el tema que hayan escogido, en otros órganos de las Naciones Unidas, el Tribunal entre ellos (véase el sitio web de la División en www.un.org/Depts/los).

389. El programa de becas funciona en el marco del Programa de asistencia de las Naciones Unidas para la enseñanza, el estudio, la difusión y una comprensión más amplia del derecho internacional con un fondo fiduciario de contribuciones voluntarias establecido para ese fin. El componente del fondo dedicado específicamente al programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe está casi agotado. La Asamblea General, en su resolución 62/215, instó a los Estados Miembros y a otras entidades que pudieran hacerlo a que contribuyeran al desarrollo de la beca. A este respecto, se envió a los Estados Miembros una nota verbal en que se señalaba a su atención la resolución 62/215. En el ejercicio 2007/2008 se recibieron contribuciones de Chipre, Irlanda, Mónaco y el Reino Unido.

C. Programa de becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nippon del Japón

390. El programa de becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nippon, que está en su cuarto año de funcionamiento, ha concedido 40 becas a funcionarios gubernamentales y otros profesionales de nivel medio para que realicen trabajos de investigación académica avanzada sobre asuntos oceánicos y del derecho del mar o disciplinas conexas.

391. Los 10 becarios del ciclo 2007-2008 (procedentes de Antigua y Barbuda, Benin, el Brasil, el Camerún, Colombia, las Comoras, Filipinas, Kenya, Indonesia y Tailandia) están realizando las actividades de la última fase en la División y los 10 becarios del ciclo 2008-2009 (procedentes del Camerún, Ghana, Guatemala, la India, el Irán (República Islámica del), Mozambique, la República Árabe Siria, Tailandia y Turquía) están comenzando a realizar las actividades académicas de la primera fase en las instituciones que participan en el programa.

392. Además, el programa ha continuado negociando la participación de otras instituciones académicas de prestigio internacional, principalmente especializadas en las ciencias del mar, para la aceptación de becarios. En la actualidad, el programa cuenta con unas 32 instituciones de 16 Estados.

393. Se puede obtener más información, incluidos los trabajos de investigación de los antiguos becarios, los formularios de solicitud y una lista actualizada de las instituciones participantes, en la página web del programa de becas (www.un.org/depts/los/nippon).

D. Cursos de capacitación

1. Programa TRAIN-SEA-COAST

394. La División siguió tratando de promover los cursos de capacitación que se imparten en el programa TRAIN-SEA-COAST (véase www.un.org/Depts/los/tsc_new/TSCindex.htm). Así, se están tomando disposiciones para impartir en 2008 un curso sobre contaminación por nutrientes procedentes de la agricultura, que

fue preparado por la dependencia del programa para la preparación del curso sobre el Mar Negro en Ankara, en respuesta a la necesidad de formar o reforzar capacidad regional para la ordenación del ecosistema del Mar Negro. Se invitará a todos los países ribereños del Mar Negro a asistir la primera vez que se dicta el curso. Además, la División ha iniciado consultas con el Programa cooperativo de Asia meridional para el medio ambiente con objeto de ofrecer un segundo curso sobre desarrollo, puesta en práctica y ordenación de zonas marinas protegidas (véase A/62/66, párr. 353). También se han entablado conversaciones con el Programa de Mares Regionales del PNUMA para impartir en la región de África oriental el primer curso sobre la aplicación de enfoques ecosistémicos a la ordenación de los océanos (véase párr. 385 *supra*).

395. El Programa de Acción Mundial continuó impartiendo, junto con el Instituto UNESCO-IHE para la Educación relativa al Agua (véase A/61/63/Add.1, párr. 183), el curso del programa Train-Sea-Coast sobre mejora de la gestión de las aguas residuales municipales en las ciudades costeras, que se dictó en Mozambique, Suriname y República Árabe Siria. Además, el Programa de Acción Mundial del PNUMA ha preparado un curso de estudio independiente en línea sobre gestión y un compendio que ofrece una descripción de diversas tecnologías de tratamiento de aguas residuales adecuadas para pequeños Estados insulares en desarrollo y países ribereños de ingresos bajos¹¹³.

2. Curso de capacitación para promover el cumplimiento del artículo 76 de la Convención

396. Tras concluir la primera ronda de cuatro cursos de capacitación impartidos a nivel regional (véase A/60/63, párrs. 47 a 49; A/60/63/Add.2, párrs. 109 a 112; A/61/63, párrs. 48 a 51 y A/61/63/Add.1, párrs. 180 y 181) y comenzar sus actividades de capacitación a nivel subregional con dos cursos, impartidos en Brunei Darussalam del 12 al 16 de febrero de 2007 (véase A/62/66, párr. 352) y en Sudáfrica del 13 al 17 de agosto de 2007 (véase A/62/66/Add.1, párr. 270), la División organizó, en colaboración con el Gobierno de Trinidad y Tabago y con GRID-Arendal y el Instituto Federal de Geociencias y Recursos Naturales de Alemania, un curso de capacitación en Puerto España (Trinidad y Tabago), del 14 al 18 de enero de 2008. Veintinueve funcionarios administrativos de las Bahamas, Barbados, Costa Rica, Cuba, Guyana, Suriname y Trinidad y Tabago completaron debidamente el curso (véase también párr. 397 *infra*).

E. Fondos fiduciarios

1. Comisión de Límites de la Plataforma Continental

397. *Fondo Fiduciario de contribuciones voluntarias para facilitar la preparación de las presentaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, y el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.* Dieciséis participantes recibieron ayuda de este fondo fiduciario para asistir al curso de capacitación mencionado en el párrafo precedente. El grupo de expertos independientes que ayuda a la División en el examen de las solicitudes al fondo

fiduciario se reunió en junio y diciembre de 2007²¹⁷. En el segundo semestre de 2007, Irlanda hizo una contribución de 58.584 dólares²¹⁸ al fondo fiduciario. Según con el estado de cuentas provisional, los gastos correspondientes a 2007 (incluidos los gastos de apoyo a los programas) ascendieron a 60.311 dólares y el saldo del fondo a finales de diciembre de 2007 era de 2.397.823 dólares.

398. A fin de facilitar el acceso de los Estados en desarrollo al fondo fiduciario, los pagos con cargo al fondo también se pueden efectuar ahora mediante subvenciones, cuando así se solicite. Las subvenciones permitirán a las Naciones Unidas prestar ayuda a los Estados con cargo a este fondo fiduciario sin que los gobiernos se vean obligados a hacer desembolsos financieros iniciales para recibir posteriormente el reembolso de las Naciones Unidas.

399. Los días 21 y 22 de febrero de 2008, la División organizó reuniones de información para delegados acerca del mandato, las directrices y las normas de este Fondo Fiduciario, así como sobre los procedimientos relacionados con la preparación, la presentación y la tramitación de las solicitudes. A esas reuniones asistieron 20 representantes de países en desarrollo que pueden solicitar asistencia financiera para actividades relacionadas con la preparación de solicitudes a la Comisión.

400. *Fondo fiduciario para sufragar el costo de la participación de los miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental procedentes de Estados en desarrollo en las reuniones de la Comisión.* En el segundo semestre de 2007 se recibieron contribuciones a este fondo fiduciario de Islandia (100.000 dólares) y México (7.500 dólares). Según el estado de cuentas provisional, los gastos en 2007 (incluidos los gastos de apoyo a los programas) ascendieron a 84.854 dólares. El saldo estimado del fondo a finales de diciembre de 2007 era de 611.158 dólares.

2. Fondo Fiduciario de Contribuciones Voluntarias con el fin de ayudar a los países en desarrollo, en particular a los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los Estados en desarrollo sin litoral, a asistir a las reuniones del Proceso abierto de consultas oficiales de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar

401. En su resolución 62/215, la Asamblea General decidió ampliar la asistencia disponible con cargo a este fondo fiduciario establecido en cumplimiento de la resolución 55/7. En el futuro, los representantes de los países en desarrollo invitados por los copresidentes a hacer presentaciones durante las reuniones del proceso de consultas recibirán una consideración prioritaria en el desembolso de fondos con cargo al fondo fiduciario de contribuciones voluntarias a fin de financiar sus gastos de viaje, y podrán también recibir dietas con sujeción a la disponibilidad de fondos una vez que se hayan cubierto los gastos de viaje de todos los demás representantes

²¹⁷ El grupo de expertos independientes que ayudó a la División a examinar las solicitudes presentadas al fondo fiduciario en 2007 estuvo integrado por los Representantes Permanentes de México, Noruega, Papua Nueva Guinea y el Senegal, los Representantes Permanentes Adjuntos de la Federación de Rusia y el Japón y la Directora de Asuntos del Derecho del Mar del Ministerio de Relaciones Exteriores de Irlanda. Desde entonces, esta última ha dimitido y la División nombrará a un sustituto de conformidad con el mandato, las directrices y las normas del Fondo fiduciario establecidas en el anexo II de la resolución 55/7 de la Asamblea General y en el anexo de la resolución 58/240 de la Asamblea General.

²¹⁸ En 2005, Irlanda prometió 120.000 euros (€) a este fondo fiduciario, pagaderos en tres plazos anuales (véase A/62/66, párr. 355). Esta suma es el tercer y último pago anual.

que reúnan las condiciones para recibir asistencia en virtud de la resolución 55/7 de la Asamblea General. La decisión apunta a facilitar la participación más amplia de representantes de países en desarrollo invitados a la reunión en calidad de panelistas, pero su aplicación efectiva dependerá por completo de las contribuciones que aporten los Estados al fondo.

402. Según las cuentas provisionales correspondientes al período que concluyó el 31 de diciembre de 2007, el saldo del fondo fiduciario era de 42.474 dólares. No se han hecho contribuciones al fondo desde 2004 y es poco probable que, con los recursos disponibles, se puedan satisfacer todas las solicitudes de ayuda para asistir a la novena reunión del proceso consultivo en 2008. La Asamblea General, en su resolución 62/215, expresó su profunda preocupación por la insuficiencia de los recursos disponibles en el fondo fiduciario e instó a los Estados a hacer contribuciones adicionales a él. La División envió una nota verbal a los Estados Miembros en que señalaba a su atención la resolución 62/215.

3. Fondo Fiduciario del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

403. No se han presentado solicitudes de ayuda a este fondo fiduciario desde la de Guinea-Bissau en 2004. En el segundo semestre de 2007, Finlandia hizo una contribución de 14.148 dólares. A diciembre de 2007, según el estado provisional de cuentas, el saldo del fondo era de 107.447 dólares.

XIV. Conclusiones

404. En el presente informe se demuestra, una vez más, la necesidad crucial de la cooperación internacional, como se establece asimismo en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en otros instrumentos jurídicos, y se da una visión general de la contribución a este proceso de los órganos establecidos en virtud de la Convención y de otras organizaciones internacionales competentes. Revestirá especial importancia para la 18ª Reunión de los Estados Partes en la Convención hallar, a título prioritario, soluciones apropiadas en relación con el volumen de trabajo de la Comisión, y la capacidad de los Estados en desarrollo de cumplir las obligaciones impuestas por la Convención, teniendo en cuenta la decisión que se tomó en la 11ª Reunión (SPLOS/72), manteniendo al mismo tiempo el carácter integral de la Convención.

405. La cooperación internacional también tiene una importancia crítica para mejorar la vigilancia y protección en el mar y la seguridad marítima, lo que será de interés especial para la novena reunión del proceso de consultas. Muchos de los problemas y de las amenazas para la seguridad marítima no reconocen fronteras nacionales, están interconectados y solamente se podrán superar de manera efectiva mediante la participación concertada de todos los Estados. Igualmente importante es la necesidad de que todas las medidas adoptadas para superarlos sean conformes al derecho internacional y que se haga frente de manera efectiva a las posibles repercusiones de esas medidas, en especial para las personas. El informe obedece al propósito de facilitar el examen de todas esas cuestiones desde una perspectiva completa e integrada, así como determinar las cuestiones intersectoriales. Se pone de manifiesto la necesidad de hacer más eficaces el marco jurídico internacional y su aplicación y se sugieren ámbitos en los que cabría incrementar la cooperación, la coordinación y la formación de capacidad.

406. La utilización sostenible de los recursos marinos y la utilización racional de los océanos y los mares también siguen exigiendo una cooperación internacional permanente, incluso en el ámbito de la formación de capacidad. Hay que prestar atención prioritaria a la ordenación de las actividades humanas que tienen efectos adversos sobre los ecosistemas marinos, incluidos sus efectos acumulados, teniendo en cuenta los efectos negativos, reales o potenciales, del cambio climático. A este respecto, los programas y la tecnología de las ciencias del mar tienen una función importante y necesitan apoyo. Las iniciativas en curso destinadas a mejorar la ordenación pesquera precisan asimismo un fuerte apoyo. En el plano regional, es esencial la cooperación continua para hacer frente a los problemas mundiales del medio marino, en particular en la adopción de medidas de adaptación a los efectos adversos del cambio climático antropógeno.
