



Asamblea General

Distr. general
3 de marzo de 2003
Español
Original: inglés

Quincuagésimo octavo período de sesiones

Tema 53 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 se ha preparado en atención a la petición dirigida por la Asamblea General en el párrafo 73 de su resolución 57/141, de 12 de diciembre de 2002, al Secretario General de que le presente en el quincuagésimo octavo período de sesiones su informe anual amplio sobre acontecimientos y cuestiones relacionados con los océanos y el derecho del mar. El informe se presentará como base para el debate a la cuarta reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, establecido por la Asamblea General en su resolución 54/33, de 24 de noviembre de 1999, y renovado por tres años en la resolución 57/141, con el fin de facilitar el examen anual de los acontecimientos relacionados con asuntos oceánicos. La cuarta reunión, tal como lo decidió la Asamblea General, se concentrará en la protección de los ecosistemas marinos vulnerables y en la seguridad de la navegación, por ejemplo, mediante la creación de capacidad para la producción de cartas marinas. El informe contiene también información sobre el estado de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus Acuerdos de Aplicación y declaraciones formuladas por los Estados de conformidad con los artículos 310, 287 y 298 de la Convención. Expone además ampliamente acontecimientos relacionados con la protección del medio marino y la seguridad de la navegación, en particular en relación con las secuelas del incidente del *Prestige* en 2002. Por último, aborda el establecimiento de un mecanismo interinstitucional de coordinación y cooperación. El informe señala dos dificultades principales para el futuro: velar por que los Estados cumplan plenamente sus obligaciones con arreglo al derecho del mar, y propiciar y mejorar la cooperación interinstitucional.

* A/58/50.

** Debido al límite de páginas, el presente informe sólo contiene un resumen de los cambios recientes más importantes y determinadas partes de las colaboraciones de los organismos, programas y órganos principales. Los textos completos de todas las colaboraciones están recogidos en el sitio web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar: www.un.org/Depts/los. Además, algunos temas tradicionales se han omitido por falta de espacio.



Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Abreviaturas		5
I. Situación general: Gobernanza internacional de los océanos: evolución hacia un enfoque integrado	1–10	7
II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus acuerdos de aplicación.	11–14	9
A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación.	11–12	9
B. Declaraciones y manifestaciones con arreglo a los artículos 310, 287 y 298 de la Convención	13–14	10
III. Espacio marítimo	15–32	10
A. Plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.	15–16	10
B. La Zona: la labor de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos ..	17–20	11
C. Reivindicaciones marítimas y delimitación de zonas marítimas	21–31	12
1. Conferencia sobre Delimitación Marítima en el Caribe	21–22	12
2. Otros acontecimientos.	23–31	13
D. Acceso al mar y desde el mar de los países en desarrollo sin litoral y libertad de tránsito.	32	14
IV. Seguridad de la navegación.	33–100	15
A. Construcción y equipamiento de los buques	38–45	16
B. Capacitación de la tripulación y condiciones de trabajo.	46–49	19
C. Transporte de mercancías y pasajeros	50–62	20
1. Reglamentos que regulan el transporte de mercancías peligrosas	51–52	20
2. Acontecimientos recientes relativos al transporte de mercancías peligrosas.	53–61	21
3. Transporte de pasajeros y reclamaciones.	62	24
D. Rutas marítimas y cartas marinas.	63–84	25
1. Rutas seguras para la navegación.	63–67	25
2. Creación de capacidad para la producción de cartas marinas.	68–84	26
E. Aplicación y cumplimiento.	85–93	31
1. Aplicación y cumplimiento por el Estado del pabellón	85–91	31
2. Control por el Estado del puerto	92–93	33
F. Asistencia en situaciones de peligro.	94–100	34
1. Salvamento de personas en peligro	94–97	34
2. Buques en peligro	98–100	36

V.	La delincuencia en el mar	101–112	36
A.	Prevención y supresión de los actos de terrorismo contra los buques	102–107	37
B.	Piratería y robos a mano armada contra buques	108	39
C.	Tráfico de emigrantes	109–112	39
VI.	Recursos marinos, medio marino y desarrollo sostenible	113–238	40
A.	Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos	117–155	41
1.	El Acuerdo sobre las poblaciones de peces de las Naciones Unidas	118–121	42
2.	Medidas destinadas a combatir las actividades de pesca ilícitas, no declaradas y no reglamentadas	122–127	43
3.	Organizaciones regionales de ordenación de la pesca	128–129	45
4.	Otras actividades de la FAO	130–138	46
a)	Sistemas de vigilancia de buques y vigilancia por satélites	130–132	46
b)	Subsidios a la pesca	133–134	47
c)	Ordenación de la capacidad pesquera	135–136	47
d)	Ordenación de las poblaciones de peces compartidas (transfronterizas y transzonales)	137–138	48
5.	Pesca de la ballena	139–142	49
6.	Diversidad biológica marina y costera	143–155	50
B.	Protección y preservación del medio marino	156–170	54
1.	Reducción y control de la contaminación causada por los buques	156–166	54
a)	Organismos acuáticos nocivos en las aguas de lastre	157–158	55
b)	Instalaciones de recepción	159–160	56
c)	Iniciativas regionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por los buques	161–163	56
d)	Intervención de urgencia	164–166	57
2.	Movimiento transfronterizo de desechos peligrosos	167–170	58
C.	Protección de ecosistemas marinos vulnerables	171–238	59
1.	Definición	172–175	60
2.	Ejemplos de ecosistemas marinos vulnerables	176–184	61
3.	Amenazas a los ecosistemas marinos vulnerables	185–196	64
a)	Actividades en tierra firme	186–190	64
b)	Explotación excesiva de poblaciones de peces y prácticas pesqueras destructivas	191–192	66
c)	Actividades marítimas	193–194	66

d)	Investigaciones científicas marinas	195	67
e)	Cambio del clima mundial	196	67
4.	Marco jurídico y de políticas para la protección de los ecosistemas marinos vulnerables	197–218	67
a)	Instrumentos mundiales (vinculantes o recomendatorios)	197–214	67
b)	Instrumentos regionales	215–218	72
5.	Métodos e instrumentos de ordenación para proteger ecosistemas marinos y costeros vulnerables	219–234	73
a)	Métodos de gestión integrada y actividades de base terrestre	219–221	73
b)	Protección de los ecosistemas vulnerables contra la pesca – tensión inducida	222–223	74
c)	Establecimiento de zonas marinas protegidas	224–227	74
d)	Enfoque ecosistémico de la ordenación pesquera	228–231	76
e)	Protección de los arrecifes de coral	232–234	77
6.	Iniciativas en el plano regional	235–237	78
7.	Otras medidas	238	79
VII.	Cooperación y coordinación internacionales	239–246	80
A.	Proceso abierto de consultas oficiosas sobre los océanos y el derecho del mar de las Naciones Unidas	239–240	80
B.	Mecanismo general de cooperación interinstitucional sobre los océanos y el derecho del mar	241–242	80
C.	Asuntos concretos	243–246	81
1.	El Grupo de Tareas del <i>Prestige</i>	243	81
2.	Evaluación marina mundial	244–246	81
VIII.	Conclusiones	247–251	82

Abreviaturas

AMI	Academia Marítima Internacional
CARICOM	Comunidad del Caribe
CCRMVA	Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico
CDAM	Comunidad de Desarrollo del África Meridional
CICAA	Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico
CITES	Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres
CNUMAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo
Código CNI	Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta radiactividad en cofres a bordo de los buques
Código IGS	Código Internacional de Gestión de la Seguridad
COFI	Comité de Pesca de la FAO
COI	Comisión Oceanográfica Intergubernamental (UNESCO)
Convenio OSPAR	Convenio para la protección del medio marino del Atlántico Norte
Convenio SAR	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo
Convenio SOLAS	Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
Convenio STCW	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978
Convenio STCW.F	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques de Pesca, 1995
Convenio SUA	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima
CPANO	Comité de Pesca para el Atlántico Norte-Oriental
CPMM	Comité de Protección del Medio Marino (de la OMI)
CSM	Comité de Seguridad Marítima de la OMI
FMAM	Fondo para el Medio Ambiente Mundial
GESAMP	Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar

HELCOM	Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (Comisión de Helsinki)
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OHI	Organización Hidrográfica Internacional
OIEA	Organismo Internacional de Energía Atómica
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
ONG	Organización no gubernamental
ONUDI	Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
OPANO	Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental
OSACTT	Órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico (Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica)
PAM	Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra
PERSGA	Organización Regional para la Conservación del Medio Ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
SMSSM	Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos
UICN	Unión Mundial para la Naturaleza
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

I. Situación general: Gobernanza internacional de los océanos: evolución hacia un enfoque integrado

1. El año 2002 constituyó un hito histórico con respecto a los océanos, por diversas razones. En primer lugar, fue el vigésimo aniversario de la apertura a la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se celebró durante una reunión de dos días de duración de la Asamblea General¹. En segundo lugar, marcó un considerable avance en la gobernanza de los océanos, en el sentido de que los acontecimientos que se produjeron en diversos foros se alimentaron recíprocamente en una especie de “círculo vicioso” de reuniones internacionales que culminaron primeramente en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (Johannesburgo, Sudáfrica) y luego en los debates y resoluciones de la Asamblea General que fijaron el rumbo de la futura cooperación en los asuntos oceánicos a todos los niveles.

2. Estos últimos años el derecho del mar y los asuntos oceánicos han sido un tanto desatendidos debido a la creencia común pero errónea de que todo quedaba resuelto con la aprobación de la Convención en 1982. Esta es indudablemente una de las razones por las que los océanos inicialmente no figuraban en el programa de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible. Con todo, los constantes esfuerzos de todos los grupos interesados, a partir de la Conferencia Mundial sobre los Océanos y las Costas en Río+10, persuadieron a las reuniones preparatorias de la Conferencia de Johannesburgo no sólo de que la Convención sobre el Derecho del Mar no representaba el final de la ruta, sino también de que muchos de los compromisos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo celebrada en Río no se habían cumplido todavía.

3. En realidad, pese a que desde 1982 y 1992 se había aprobado un amplio conjunto de instrumentos relativos a los océanos, tanto vinculantes como no vinculantes, queda mucho por hacer porque toda esta impresionante legislación no se está aplicando y haciendo cumplir lo suficiente. La prueba evidente de ello es la continua disminución de las poblaciones de peces del mundo y el aumento de la degradación del medio marino, con sus repercusiones económicas y sociales desastrosas. Estos hechos pasaron escandalosamente al primer plano del interés público y político a causa de las catastróficas consecuencias del hundimiento del petrolero *Prestige* frente a la costa de España.

4. Varios accidentes recientes, no sólo pusieron en evidencia que algunos Estados del pabellón no cumplían sus obligaciones dimanantes de la Convención, sino también que, si la comunidad internacional no reaccionaba de manera adecuada para garantizar la aplicación de esas obligaciones y promover la cooperación entre los Estados y las organizaciones intergubernamentales, los Estados y las organizaciones regionales podrían adoptar medidas unilaterales que amenazarían la integridad de la Convención y su viabilidad permanente.

5. Por otro lado, había signos positivos de una mayor toma de conciencia de los problemas que afrontaban los océanos y de los esfuerzos en pro de la cooperación internacional para resolverlos. Los Estados se daban cuenta de que, para tratar de hacer frente a los problemas, es necesario primeramente reunir y analizar información sobre el estado actual de los océanos. Aunque muchos grupos y organizaciones se han venido ocupando de ello parcial e independientemente, se ha carecido de un método auténticamente sistemático de examen global y en profundidad. En 2002

se adoptaron medidas concretas para realizar una evaluación marina mundial en un seminario organizado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), en la tercera reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible y, por último, en la Asamblea General. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar está coordinando el proceso en nombre del Secretario General.

6. Simultáneamente, en atención a una solicitud de varias organizaciones no gubernamentales (ONG), el Secretario General, por conducto de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, está consultando a varios organismos y organizaciones competentes sobre la posibilidad de establecer un grupo especial interinstitucional para estudiar las “causas profundas” del desastre del *Prestige*. En respuesta a una petición de la Asamblea General, el Secretario General está asimismo examinando las posibilidades de establecer un nuevo mecanismo interinstitucional de cooperación y coordinación para que se ocupe de todos los aspectos de los asuntos oceánicos.

7. Esto nos remite de nuevo a la gobernanza internacional de los océanos y a las relaciones recíprocas actuales entre diversos órganos intergubernamentales. Si bien la Asamblea General ejerce una función general de supervisión con respecto a los océanos y al derecho del mar, debido al escaso tiempo de que se dispone en su cargado programa, hace tres años la Asamblea General creó un nuevo foro de debate en el Proceso abierto de consultas oficiosas sobre los asuntos oceánicos y el derecho del mar. Cada primavera el Proceso se reúne durante una semana para proceder a un intercambio global de opiniones sobre la base del informe anual del Secretario General, pero concentrándose en particular en dos cuestiones. Las reuniones son oficiosas, con participación de representantes de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de Estados que no son Partes, de organizaciones intergubernamentales y de organizaciones no gubernamentales. Además de contribuir directamente al debate anual y a la resolución de la Asamblea General, los resultados del Proceso de consultas ejercen asimismo una considerable influencia sobre las reuniones posteriores en diversos foros. En 2002 la Asamblea General revisó la utilidad del Proceso de consultas y renovó su mandato por otros tres años.

8. Como se ha señalado más arriba, en 2002 diferentes instituciones, reuniones y agentes se esforzaron por llegar a ciertas metas comunes. Una de esas metas era la inclusión de los asuntos oceánicos en el Plan de Aplicación de las Decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible. En noviembre de 2001 la Asamblea General recomendó que, dada la proximidad de la Cumbre Mundial, el Proceso de consultas debería examinar los problemas de: a) la protección y conservación del medio marino; y b) la creación de capacidad, la cooperación y coordinación regionales y la ordenación integrada de los océanos². Poco tiempo después se presentaron a la segunda reunión del Comité Preparatorio de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible las deliberaciones y los resultados de la Conferencia Mundial sobre Océanos y Costas en Río+10³, organizada conjuntamente por varias ONG y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI). Esto aumentó la sensibilización del Comité a la importancia de los océanos. Aunque inicialmente las cuestiones oceanográficas se habían omitido del programa de la Cumbre, en esta ocasión se decidió incluirlas⁴. A continuación, en la reunión de abril de 2002 del Proceso de

consultas, las delegaciones decidieron presentar el informe del Proceso⁵ a la cuarta reunión del Comité Preparatorio de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible.

9. Este proceso de coordinación y cooperación entre todos los agentes pertinentes desembocó en la inclusión en el Plan de Aplicación de Johannesburgo de los párrafos 30 a 36 del capítulo IV sobre los océanos, los mares, las islas y las zonas costeras, así como del capítulo VII sobre los pequeños Estados insulares en desarrollo⁶. Junto con el capítulo 17 del Programa 21, el Plan de Aplicación de Johannesburgo establece ahora el programa de acción para la aplicación del marco jurídico de principios y normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esto se puso de relieve en la amplia remisión a las recomendaciones de la Cumbre en la resolución sobre los océanos y el derecho del mar aprobada por la Asamblea General en diciembre de 2002.

10. Este es sólo un ejemplo del funcionamiento positivo del actual sistema un tanto descentralizado de la gobernanza internacional de los océanos. Cierta descentralización es inevitable, ya que los asuntos oceánicos se tratan en muchas organizaciones y foros diferentes. Como se demostrará en las páginas siguientes, existe una considerable cooperación entre diversos organismos que se ocupan de aspectos de las cuestiones oceánicas, por ejemplo en relación con el rescate de personas en el mar. Estos últimos años se han hecho progresos en la gobernanza y la ordenación integradas de los océanos aunque quizá con demasiada lentitud para pesquerías agotadas y ecosistemas marinos vulnerables.

II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus acuerdos de aplicación⁷

A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación

11. Desde la emisión del último informe, Armenia, Kiribati, Qatar y Tuvalu depositaron sus instrumentos de ratificación de la Convención sobre el Derecho del Mar o de adhesión a ella y Cuba y Túnez depositaron sus instrumentos de ratificación o de adhesión al Acuerdo relativo a la parte XI, aumentando de ese modo el número de Partes en la Convención a 142 y en el Acuerdo a 112. Además, el Ecuador, Marruecos y el Perú anunciaron su intención de pasar a ser Partes. La Asamblea General reafirmó su determinación de tratar de alcanzar la meta de lograr una participación universal y pidió a todos los Estados que todavía no lo habían hecho que pasaran a ser partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en los dos Acuerdos de aplicación (resolución 57/141, párr. 1). De los 152 Estados ribereños, 27 (18%) aún no han dado su consentimiento a quedar vinculados por la Convención. Veinticinco de los 42 Estados sin litoral no son todavía partes en la Convención.

12. El Acuerdo de 1995 para la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y de las poblaciones de peces altamente migratorios ("Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces") entró en vigor el 11 de diciembre de 2001. Actualmente son 34 las partes en el Acuerdo. En consecuencia, la aplicación del alcance geográfico del Acuerdo con respecto a esas partes abarca superficies importantes del mar en el Pacífico Sur, el Atlántico noroccidental y sudoccidental, la parte septentrional del Océano Pacífico del Norte así como el Océano Ártico.

B. Declaraciones y manifestaciones con arreglo a los artículos 310, 287 y 298 de la Convención

13. En el debate sobre los océanos y el derecho del mar de 2002, la Unión Europea manifestó una vez más su preocupación por el hecho de que algunos Estados habían formulado declaraciones que parecían constituir reservas que excluían o modificaban la vigencia jurídica de determinadas disposiciones de la Convención, y señalaron que esas declaraciones no podían producir ningún efecto jurídico. En el párrafo 3 de la resolución 57/141 de 12 de diciembre de 2002, la Asamblea General exhortó una vez más a los Estados a que velasen por que toda declaración o manifestación que hubieran hecho o que hicieran al firmar o ratificar la Convención, o al adherirse a ella, se ajustase a sus disposiciones o, de otro modo, a que retirasen cualquier declaración o presentación que no se ajustara a ella.

14. El artículo 287 de la Convención autoriza a los Estados a elegir, mediante una declaración escrita, uno o varios medios concretos para la solución de las controversias relativas a la interpretación o aplicación de la Convención. México declaró en 2002 que había optado, sin orden de preferencia, por: a) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar establecido de conformidad con el anexo VI; b) la Corte Internacional de Justicia; y c) un tribunal arbitral especial constituido de conformidad con el anexo VIII. México declaró asimismo que, con arreglo al artículo 298 de la Convención, no aceptaba los procedimientos previstos en la sección 2 de la parte XV, con respecto a las siguientes categorías de controversias: a) las controversias relativas a las delimitaciones de zonas marítimas, o las relativas a bahías o títulos históricos, de conformidad con el apartado a) del párrafo 1 del artículo 298; y b) las controversias relativas al apartado b) del párrafo 1 del artículo 298⁸.

III. Espacio marítimo

A. Plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental

15. *La labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.* El 11º período de sesiones de la Comisión se celebró del 24 al 28 de junio de 2002⁹. Está previsto que en 2003 se celebren dos períodos de sesiones, el 12º, del 28 de abril al 2 de mayo de 2003, y el 13º, del 25 al 29 de agosto de 2003. Si se presenta una comunicación al respecto por lo menos con tres meses de antelación al período de sesiones de agosto, este irá seguido de un período de sesiones de dos semanas de duración de la subcomisión.

Fondos fiduciarios relacionados con comunicaciones presentadas a la Comisión y con la participación de los miembros de la Comisión que son países en desarrollo en sus períodos de sesiones

16. En 2002 se aprobaron siete peticiones de países en desarrollo de reembolso de los fondos fiduciarios para la preparación de presentaciones a la Comisión, de los gastos relacionados con la asistencia a un curso de capacitación impartido por el Centro Oceanográfico de Southampton, basado en el esbozo de un cursillo de capacitación de cinco días preparado por la Comisión para la fijación de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marítimas y para la

preparación de la presentación de un Estado ribereño a la Comisión (CLCS/24). En diciembre de 2002 el fondo cuenta con un 1.039.972 dólares procedentes de una contribución de más de un millón de dólares aportada por Noruega en 2000 y de una contribución de Irlanda a finales de 2002 de 90.000 euros, que se recibirán en tres plazos¹⁰. Por su resolución 55/7, de 30 de octubre de 2000, la Asamblea General ha creado también un fondo fiduciario para sufragar el costo de participación de los miembros de la Comisión que son países en desarrollo en las reuniones de la Comisión. A finales de 2002 Irlanda aportó 50.000 euros al Fondo y Noruega 500.000 coronas noruegas.

B. La Zona: la labor de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

17. La Convención estableció la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos para organizar y controlar las actividades relacionadas con los recursos naturales en los fondos marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional (la Zona). La Autoridad celebró su octavo período de sesiones en Kingston, Jamaica, en agosto de 2002. Entre los temas sustantivos más importantes examinados durante ese período de sesiones figuraba el primer conjunto de informes anuales de los siete contratistas encargados de la exploración de nódulos polimetálicos y las propuestas de reglamentación de la prospección y exploración de los sulfuros polimetálicos y las costras de ferromanganeso ricas en cobalto.

18. Se organizó un seminario de un día de duración, al que podían asistir todos los miembros y observadores, sobre la prospección de sulfuros polimetálicos hidrotérmicos y costras de ferromanganeso ricas en cobalto en la Zona. Geólogos y biólogos marinos presentaron sus últimas conclusiones sobre el estado y las características de los sulfuros polimetálicos y las costras de ferromanganeso ricas en cobalto de los fondos marinos, así como sobre el entorno marino circundante¹¹. Muchos de los respiraderos hidrotérmicos de que se ocupan los investigadores científicos y los bioprospectores tienen también considerable interés para los que efectúan prospecciones de minerales en el lecho del mar, lo que motiva la posibilidad de un conflicto entre las responsabilidades de la Autoridad con respecto al medio marino y las actividades orientadas a la bioprospección.

19. Con respecto a la elaboración de normas reglamentarias para la prospección y exploración relacionadas con los sulfuros polimetálicos y las costras de ferromanganeso ricas en cobalto, el Consejo de la Autoridad señaló la necesidad de un enfoque flexible en la elaboración con respecto a esas normas reglamentarias, particularmente dada la falta de conocimientos científicos sobre los ecosistemas de los fondos marinos. Era asimismo evidente que los sulfuros polimetálicos y las costras ricas en cobalto diferían de los nódulos polimetálicos y eran también distintos entre sí. Se formularon consideraciones ecológicas particulares con respecto a los sulfuros polimetálicos ubicados en respiraderos hidrotérmicos activos. Por estos motivos, los miembros del Consejo eran también partidarios de diferentes conjuntos de reglamentos para los dos recursos y propusieron que se adoptara un criterio de precaución en su elaboración. Al mismo tiempo, el Consejo señaló que cualquier norma reglamentaria debía ser compatible con el régimen general contenido en la Convención, el Acuerdo relativo a la aplicación de la parte XI y los reglamentos vigentes relativos a los nódulos polimetálicos. Desde el punto de vista de los inversionistas potenciales, las mayores dificultades estribarían en la manera de determinar la dimensión

de la zona de exploración para que ésta resultara comercialmente viable, al mismo tiempo que se evitaban situaciones de monopolio. El régimen de la Zona tenía también que ser competitivo con regímenes establecidos para zonas sometidas a jurisdicciones nacionales.

20. En su resolución 57/141, la Asamblea General reiteró la importancia de la elaboración en curso por la Autoridad, de conformidad con el artículo 145 de la Convención, de normas, reglamentos y procedimientos a fin de garantizar la protección efectiva del medio marino, la protección y conservación de los recursos naturales de la Zona y la prevención de los efectos perjudiciales que sobre su flora y fauna puedan tener las actividades que se realicen en la Zona¹².

C. Reivindicaciones marítimas y delimitación de zonas marítimas

1. Conferencia sobre Delimitación Marítima en el Caribe

21. La Conferencia sobre Delimitación Marítima en el Caribe, que constituye un importante esfuerzo regional destinado a facilitar la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en materia de delimitación de fronteras marítimas entre los Estados, así como a garantizar asistencia técnica, celebró su primera reunión en México, D.F. del 6 al 8 de mayo de 2002. En esa primera reunión adoptó el reglamento de la Conferencia y estableció un registro de negociaciones sobre delimitación para permitir a los Estados inscribir, por acuerdo mutuo, las negociaciones de delimitación de una o más de sus respectivas zonas marítimas. El principal objetivo del proceso de registro es situar una negociación sobre delimitación en el contexto de la Conferencia y dar a los Estados participantes la posibilidad de utilizar el mecanismo de asistencia técnica y financiera establecido por el reglamento. Las negociaciones sobre delimitación se han de llevar a cabo exclusivamente por los Estados y entre los Estados interesados, sin intervención de terceros y de conformidad con las condiciones convenidas por los Estados participantes. Ni la Plenaria ni las Autoridades de la Conferencia, ni ningún Estado participante u observador de la Conferencia podrá en modo alguno interferir en esas negociaciones o formular declaraciones con respecto a ellas.

22. En respuesta a la solicitud comunicada al Secretario General por el Secretario Ejecutivo de la Conferencia, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, junto con el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas, estableció un proyecto de cooperación técnica y fondos fiduciarios titulado: Asistencia a los Estados participantes en la Conferencia sobre Delimitación Marítima en el Caribe. Este proyecto y el fondo fiduciario darán a la Secretaría de las Naciones Unidas la posibilidad de prestar apoyo institucional y asistencia técnica a los Estados participantes en la Conferencia sobre Delimitación Marítima en el Caribe, para: a) facilitar su participación en las sesiones plenarias; b) ayudarles a sufragar los gastos relacionados con sus negociaciones sobre la delimitación inscritas en el Registro de la Conferencia; y c) garantizarles un acceso más amplio a los servicios de expertos muy competentes en el marco de esas negociaciones o en preparación de ellas. México aportó 50.000 dólares al fondo fiduciario para que el proyecto entre en funcionamiento. En la resolución 57/141 la Asamblea General tomó también nota de ese fondo fiduciario y pidió a los Estados y a otras entidades en condiciones de hacerlo que le aportaran su contribución.

2. Otros acontecimientos

23. Desde la emisión del último informe, Madagascar, Noruega y los Países Bajos han depositado cartas o listas de coordenadas geográficas, en cumplimiento del requisito de que se les dé la debida publicidad. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar publica descripciones de esos depósitos periódicamente en su circular de información sobre el derecho del mar. En 2002 la Asamblea General alentó una vez más a los Estados Partes en la Convención a depositar ante el Secretario General cartas y listas de coordenadas geográficas, tal como se prescribe en la Convención.

24. Probablemente el acontecimiento reciente más importante con respecto a las reivindicaciones nacionales fue la proclamación por el recientemente independiente Timor-Leste de un mar territorial de 12 millas marinas y de una zona contigua de 24 millas marinas, y una zona económica exclusiva de 200 millas marinas, así como de una plataforma continental en el sur del Pacífico. En el sitio web de la División (www.un.org/Depts/los) se dispone de una versión actualizada del cuadro titulado "Summary of national claims to maritime zones" (Resumen de las reivindicaciones nacionales de zonas marítimas). Ese cuadro muestra que sólo unas pocas reivindicaciones marítimas no son compatibles con las disposiciones de la Convención de 1982: nueve Estados ribereños¹³ siguen manteniendo un mar territorial de más de 12 millas marinas y sólo un Estado reivindica una zona contigua de más de 24 millas marinas. Por otro lado, 111 Estados ribereños han proclamado zonas económicas exclusivas. Varios Estados están asimismo preparando comunicaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental sobre su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas. Sin embargo, a pesar de amplias investigaciones, la información relativa a las reivindicaciones marítimas no siempre refleja los últimos acontecimientos, debido a la falta de actualizaciones regulares de los gobiernos.

25. Para mejorar la información con respecto a las medidas legislativas adoptadas por los Estados Partes en cumplimiento de la Convención, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar distribuyó en febrero de 2002 un cuestionario a todos los Estados, tanto Partes como no Partes en la Convención, solicitando información sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención. Hasta febrero de 2003 se habían recibido respuestas de 22 Estados Partes y de dos Estados no Partes. Algunas de esas respuestas contenían asimismo textos de leyes nacionales o de tratados que habían contribuido significativamente al establecimiento de la recopilación de leyes nacionales y de tratados sobre la delimitación, de que se dispone en el sitio web de la División. La División está examinando la información recibida con miras a compartir los resultados con los Estados tan pronto como sea posible, como parte de una evaluación global de la aplicación de la Convención sobre el Derecho del Mar. No obstante, la calidad de esa evaluación depende de las respuestas recibidas. Para realizar un análisis bien fundado, se necesitan muchas más respuestas.

26. Se han comunicado varios acuerdos y otros acontecimientos relacionados con la delimitación de las fronteras marítimas y cuestiones conexas en África, Asia, el sur del Pacífico, Europa y América Latina¹⁴.

27. Durante el quincuagésimo séptimo período ordinario de sesiones de la Asamblea General algunas delegaciones se refirieron a la firma por países miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) y de China de una Declaración sobre la Conducta de las Partes en el Mar del Sur de China durante la octava cumbre de la ASEAN, lo que se consideraba como un paso adelante hacia un código

de conducta en el mar del sur de China como base para una solución duradera de las controversias en la zona. En enero de 2002 la República Islámica del Irán envió una nota a Kuwait como protesta contra el Acuerdo de julio de 2000 entre Arabia Saudita y Kuwait relativo a la zona sumergida adyacente a la zona dividida.

28. En Europa se concertó el 16 de enero de 2001 el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Finlandia, el Gobierno de la República de Estonia y el Gobierno del Reino de Suecia sobre el punto limítrofe marítimo común en el mar Báltico.

29. En América Latina se llevó a cabo un proceso de negociación con los auspicios de la Organización de los Estados Americanos para resolver la controversia territorial entre Guatemala y Belice. Honduras declaró que había hecho progresos en las conversaciones con Cuba y que había establecido contactos preliminares con México sobre el tema de la delimitación marítima, en el marco de la Conferencia sobre Delimitación Marítima en el Caribe. Se recibieron varias comunicaciones de Honduras y Nicaragua sobre contratos y exploraciones de hidrocarburos en las dos zonas disputadas en el mar Caribe y en el golfo de Fonseca y el Océano Pacífico.

30. En respuesta a la declaración del Perú relativa al paralelo 18°21'00", Chile hizo una declaración sobre su frontera marítima con el Perú el 15 de marzo de 2002, en la que hizo referencia a instrumentos internacionales convenidos conjuntamente con el Ecuador: Declaración sobre la Zona Marítima o Declaración de Santiago, de 18 de agosto de 1952; Acuerdo sobre la Zona Fronteriza Marítima Especial, firmado en Lima el 4 de diciembre de 1954, y Aclaración Adicional de Lima, del 4 de diciembre de 1954, declarando que la frontera marítima entre Chile y el Perú había quedado claramente establecida en acuerdos internacionales concertados en pleno cumplimiento con el derecho internacional y rechazó la declaración del Perú "como carente de fundamento".

31. En respuesta a la comunicación de Guyana relativa al Tratado sobre delimitación de áreas marinas y submarinas entre Trinidad y Tabago y Venezuela de 18 de abril de 1990, Trinidad y Tabago dirigió una nota a Guyana en la que notificaba que el Tratado había sido negociado y concertado de conformidad con el derecho internacional consuetudinario y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Durante el debate en la Asamblea General, Trinidad y Tabago anunció que estaba tratando de completar sus negociaciones sobre la frontera marítima con Barbados y de reanudar un proceso similar con respecto a la frontera marítima con Granada. México anunció que había registrado, en el marco de la Conferencia sobre Delimitación Marítima en el Caribe, las negociaciones sobre delimitación con Belice.

D. Acceso al mar y desde el mar de los países en desarrollo sin litoral y libertad de tránsito

32. En el informe del Secretario General titulado "Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: proceso de preparación de la Reunión Ministerial Internacional sobre la Cooperación en Materia de Transporte de Tránsito" (A/57/340) se han abordado muy recientemente las graves restricciones al desarrollo socioeconómico global de los países en desarrollo sin litoral, debido a la falta de acceso territorial al mar, al alejamiento y aislamiento de los mercados mundiales y a los elevados costos de tránsito, así como a las necesidades especiales conexas de los países en desarrollo sin litoral. En su quincuagésimo séptimo período de reuniones, la Asamblea General aceptó

la oferta de Kazajstán de hospedar a la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo internacionales sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito en Almaty en agosto de 2003.

IV. Seguridad de la navegación

33. *Panorama general del régimen jurídico de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.* La Convención equilibra el derecho del Estado del pabellón a ejercer derechos de navegación con su deber de velar por que cualquier buque que enarbole su pabellón pueda navegar con seguridad. El artículo 94 enumera varias medidas que el Estado del pabellón está obligado a tomar para garantizar la seguridad en el mar. Los buques deben estar contruidos y equipados de conformidad con reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y ser apto para navegar. Cada buque debe ser examinado por un inspector calificado antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella a intervalos adecuados. Los buques deben llevar a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo y los instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación. Con respecto a la dotación, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, el Estado del pabellón debe garantizar que sus medidas se ajustan a la reglamentación, los procedimientos y las prácticas internacionales generalmente aceptados. El capitán, los oficiales y la tripulación deben conocer plenamente y cumplir los reglamentos internacionales aplicables que se refieren a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

34. Además, el apartado b) del párrafo 3 del artículo 194 y el párrafo 2 del artículo 217 imponen a los Estados del pabellón la obligación de garantizar que los buques cumplen las normas de protección y preservación del medio marino. El Estado del pabellón tiene asimismo la obligación de velar por que sus buques no se utilicen con fines ilícitos y respeten cualesquiera normas relativas a la seguridad marítima. Dado el mandato general de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la esfera de la seguridad de la navegación y de la prevención de la contaminación marina causada por los buques, y más recientemente también en la esfera de la seguridad marítima, la mayor parte de las medidas requeridas tendrán que ser elaboradas por la OMI. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha adoptado medidas relativas a las condiciones de trabajo y el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) ha elaborado medidas relativas al transporte de material nuclear.

35. Aunque la responsabilidad primordial de velar por la seguridad en el mar incumbe el Estado del pabellón, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se asigna asimismo cierta responsabilidad al Estado ribereño. Los Estados ribereños deben dar la debida publicidad a cualquier peligro para la navegación de que tengan conocimiento dentro de su mar territorial (párrafo 2 del artículo 24), en las aguas archipelágicas (artículo 52), en los estrechos utilizados para la navegación internacional (artículo 44) y en las vías marítimas archipelágicas (artículo 54). Si bien la Convención otorga a los Estados ribereños un poder discrecional para establecer vías marítimas o sistemas de separación del tráfico, el artículo 211 impone a los Estados la obligación de promover sistemas de ordenación del tráfico

destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes, que puedan provocar la contaminación del medio marino.

36. Todos los aspectos de la seguridad de la navegación se han regulado a lo largo del tiempo en el marco de varias organizaciones de las Naciones Unidas, en particular la OMI, que constituye un órgano global y fundamental de las normas y los reglamentos mundiales. De hecho, muchos accidentes marítimos y su secuela de pérdidas de vidas y/o de contaminación no son la consecuencia de una reglamentación inadecuada a nivel mundial, sino el resultado directo de una aplicación y cumplimiento ineficaces por parte del Estado del pabellón. En consecuencia, la solución para prevenir los accidentes marítimos parece residir no en la adopción de más normas, sino más bien en la garantía de que las normas vigentes se aplican con eficacia. La OMI ha insistido en que para aumentar la seguridad de la navegación hace falta una cultura de la seguridad de todos los componentes de la industria naviera. El cumplimiento pleno de las normas sólo se puede conseguir si se establece una actitud dinámica orientada a la seguridad entre todos los que participan en la explotación de los buques¹⁵.

37. Sin embargo, acontecimientos recientes demuestran que algunos Estados ya no están dispuestos a encomendar la responsabilidad de la seguridad de la navegación únicamente al Estado del pabellón. Una flota mundial de petroleros envejecidos, unas normas de construcción naval insatisfactorias, la aplicación ineficaz de las normas por el Estado del pabellón, el aumento del volumen de mercancías peligrosas transportadas por mar, así como los recientes vertimientos de petróleo se han citado como algunas de las razones por las que los buques no deben poder disponer de derechos incondicionales de navegación y deben estar sometidos a un mayor control por el Estado ribereño.

A. Construcción y equipamiento de los buques

38. Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados relativos a la construcción naval, el equipamiento de los buques y su navegabilidad a que se hace referencia en los artículos 94 y 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son los que figuran en los instrumentos de la OMI, especialmente el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), la Convención internacional sobre líneas de carga y el Convenio internacional para la prevención de la contaminación originada por buques, 1973, modificada por el Protocolo de 1978 conexo (MARPOL 73/78). Estos instrumentos se considera que son generalmente aceptados porque los han adoptado por consenso los 162 Estados miembros de la OMI, que representan todas las regiones del mundo. Además, más del 90% de la flota mercante del mundo está constituida por buques que enarbolan pabellones de los Estados partes.

39. El calendario para la eliminación progresiva acelerada de los petroleros de un solo casco, aprobado en abril de 2001 después del desastre del *Erika* como regla 13G revisada del anexo 1 de MARPOL 73/78, entró en vigor el 1º de septiembre de 2002 junto con el plan de evaluación del estado del buque (CAS). Se ha creado una base electrónica de datos para registrar los pormenores de los estados de cumplimiento de los petroleros que han pasado con éxito un examen¹⁶. El plan fue modificado por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en su 48º período de sesiones para incluir el modelo del Plan de Reconocimiento y las prescripciones

obligatorias para la realización del reconocimiento CAS (resolución MEPC.99(48))¹⁷. Las enmiendas se espera que entren en vigor el 1º de marzo de 2004.

40. El reciente derrame de petróleo del buque *Prestige* de un único casco y de 26 años de edad que transportaba 77.000 toneladas métricas de combustible pesado ha despertado grandes preocupaciones en varios Estados ribereños y ha motivado la presentación de solicitudes de una mayor aceleración de la eliminación de los buques de casco único. La Comisión Europea (CE) ha lanzado varias iniciativas de conformidad con su “Comunicación sobre el aumento de la seguridad en el mar como consecuencia del accidente del *Prestige*” adoptada el 3 de diciembre de 2002 y las conclusiones del Consejo de Transportes de 6 de diciembre de 2002. El 20 de diciembre de 2002 la Comisión propuso un nuevo reglamento anticipando el calendario para la retirada progresiva de los petroleros monocasco con el fin de garantizar que los petroleros de la categoría 1 no puedan utilizarse pasados los 23 años de antigüedad o 2005, los de la categoría 2, pasados los 28 años o 2010, y los de la categoría 3, pasados los 28 años o 2015. El plazo límite propuesto de 2010 para los petroleros de la categoría 2 es el mismo que el establecido en la Ley sobre Contaminación por el Petróleo de 1990 de los Estados Unidos de América. La Comisión propuso además que el plan de evaluación del estado del buque se debería aplicar a partir de 2005 a todos los petroleros de más de 15 años de antigüedad y no sólo a los de las categorías 1 y 2.

41. Según la Comisión Europea, el nuevo reglamento no perturbaría el suministro de petróleo dada la capacidad excesiva actual de la flota mundial de petroleros y el gran número de petroleros pedidos. Sin embargo, habría una repercusión económica¹⁸. La Comisión ha propuesto al Parlamento Europeo y al Consejo que aprueben el nuevo reglamento lo antes posible para que pueda entrar en vigor en marzo de 2003. El proyecto de reglamento se remite al párrafo 3 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Comisión ha exhortado a los Estados Miembros a que velen por que la OMI adopte medidas similares y que un plan de inspección adecuado, equivalente al plan de evaluación del estado del buque, se introduzca también para los petroleros de doble casco de más de 15 años de antigüedad. La Comisión ha propuesto asimismo prohibir el transporte de categorías de oil pesado en petroleros de un solo casco destinados a puertos de Estados miembros o que salgan de esos puertos. España ya ha promulgado una legislación que prohíbe esos buques en sus puertos.

42. La pérdida de 116 cargueros a granel y de 618 vidas en los últimos 10 años, así como los recientes estudios sobre la seguridad de los cargueros a granel han señalado la necesidad de que se adopten nuevas medidas para mejorar la seguridad¹⁹. La OMI modificó el capítulo XII del Convenio SOLAS en diciembre de 2002 para introducir nuevas prescripciones relativas a la instalación de sistemas de alarma y vigilancia de alto nivel en todos los cargueros a granel a más tardar el 1º de julio de 2004, independientemente de su fecha de construcción²⁰. A partir del 1º de julio de 2002 los nuevos buques deben cumplir los requisitos del capítulo V revisado de SOLAS con respecto a la instalación de sistemas y equipo de navegación, como el sistema global de navegación por satélites, el sistema de presentación e información de la carta electrónica, el sistema de identificación automática y el registrador de datos de la travesía. Además, como resultado de las modificaciones adoptadas en la Conferencia sobre SOLAS en diciembre de 2002, los buques de menos de 50.000 toneladas de arqueo bruto, distintos de los buques de pasajeros y los

petroleros, tendrían que incorporar el sistema de identificación automática a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

43. *Reciclaje de buques.* Al final de su vida útil los buques se venden como chatarra en el mercado internacional. En 2001 el 3,4% de la flota mundial se transformó en chatarra, lo que representaba un aumento del 25,2% con respecto al año anterior. La mayor parte de esos buques eran petroleros, debido a la disminución de los ingresos por flete y a la eliminación de algunos petroleros de un solo casco. Son pocas las alternativas al reciclaje del buque y por lo general se considera que ésta es la mejor opción ecológica para todos los buques obsoletos. La demanda de reciclaje del buque se espera que aumente en el próximo futuro dado que los petroleros de un solo casco están siendo progresivamente eliminados. En el reciclaje de los buques, prácticamente nada se desperdicia; si se realiza de manera adecuada, el reciclaje del buque es una actividad industrial “ecológica”. Sin embargo, aunque el principio del reciclaje de los buques puede ser correcto, las prácticas de trabajo y las normas ambientales en los astilleros dejan a menudo mucho que desear.

44. El proyecto de directrices que está elaborando la OMI reconoce que, si bien la responsabilidad de las condiciones de trabajo en los astilleros reside en última instancia en los países en los que están situados, se debe alentar a otros interesados a que contribuyan a reducir al mínimo los problemas potenciales que se plantean en los astilleros. La OMI ha aceptado desempeñar una función importante en el reciclaje de los buques y en la elaboración de medidas para preparar un buque para el reciclaje. Ha coordinado asimismo las actividades con la OIT y con la Secretaría del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación (el Convenio de Basilea). Las directrices de la OMI basadas en el código de prácticas de la industria, que elaboró el grupo de trabajo de la industria naviera sobre el reciclaje de los buques, se adoptarán como resolución de la Asamblea de la OMI en 2003. Las directrices se destinan a todos los interesados en el proceso de reciclaje, con inclusión de las administraciones de los países que construyen los buques y que suministran el equipo marítimo, los Estados del pabellón, del puerto y entre los que se efectúa el reciclaje, así como las organizaciones intergubernamentales y las entidades comerciales como los navieros, los constructores de buques y los astilleros de reparación y reciclaje.

45. Un elemento esencial de las directrices será la introducción del concepto de un “pasaporte verde” para el buque que contendrá un inventario de todos los materiales potencialmente peligrosos para la salud humana o el medio ambiente utilizados en la construcción de un buque y que deberá acompañar al buque a lo largo de toda su vida. Los propietarios del buque sucesivos tendrán que mantener la exactitud del “pasaporte verde” e incorporar a ese documento todos los cambios de diseño y equipo pertinentes, y el propietario final de la nave tendrá que entregarlo, con el buque, al astillero donde se realiza el reciclaje. La OIT y la secretaria del Convenio de Basilea también han participado en esta iniciativa, junto con representantes de la industria naviera y ONG ecológicas, dando un excelente ejemplo de cooperación entre organismos y entre interesados.

B. Capacitación de la tripulación y condiciones de trabajo

46. El 80% aproximadamente de las víctimas que se producen en el mar se calcula que se deben en parte a algún error humano. De ahí que no se pueda subestimar la importancia de una capacitación apropiada y el establecimiento de condiciones de vida y de trabajo adecuadas para la gente de mar. Los instrumentos que los Estados del pabellón deben tener en cuenta al legislar sobre la dotación de personal, las condiciones de trabajo y la capacitación y prácticas de la tripulación son el SOLAS (prescripciones relativas a la dotación de personal), los instrumentos de la OIT (normas laborales) y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW) (requisitos de capacitación).

47. La OMI ha seguido esforzándose por garantizar la aplicación de las normas mínimas establecidas en las modificaciones de 1995 del Convenio STCW de 1978. De sus 144 partes actuales, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI ha confirmado que ha recibido de 108 partes información que demuestra que han aplicado plena y totalmente las disposiciones pertinentes del Convenio²¹. Esta lista se actualizará cada cinco años. El período de gracia de seis meses pasado el plazo fijado en el Convenio aprobado por la OMI para que la gente de mar pueda obtener la certificación necesaria caducó el 1º de agosto de 2002. Cualquier marino sin certificados y pruebas documentales que atestigüen el cumplimiento de las prescripciones del Convenio STCW revisado podría afrontar graves problemas durante las inspecciones de control del Estado del puerto. La OMI ha señalado que una falta de conformidad importante con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) podría hacerse valer contra un buque y la empresa en los casos en que los marinos no posean la certificación necesaria de conformidad con las prescripciones legales.

48. El número total de marinos en todo el mundo se estima en 1.227.000, cifra constituida por 404.000 oficiales y 823.000 marineros, con un número comparativamente reducido de países que suministran la mano de obra²². Según un informe reciente preparado por la OIT, siguen existiendo grandes diferencias en las condiciones de vida y trabajo entre los buques que enarbolan pabellones diferentes y existe una discriminación contra los marineros no domiciliados. Si bien sólo el 28% de los países de libre matrícula, que suelen dar empleo a personas no nacionales, contaban con una legislación nacional que abarcaba a los marinos no nacionales, los países que suministraban mano de obra no aportaban protección jurídica a sus marinos que trabajan en buques de pabellón extranjero. La OIT llega a la conclusión de que se necesita una regulación en los planos nacional e internacional para reorganizar y dar una mayor aplicación a las normas de salvaguardia de los marinos. Además, la OMI ha señalado la falta de normas nacionales de reglamentación para abordar el cumplimiento de las normas penales a bordo de los buques y está recopilando información sobre la práctica y el derecho interno actual de los Estados²³.

49. El informe de la OIT fue examinado en una Reunión tripartita²⁴ de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional en mayo de 2002. Durante los debates, se señaló que el requisito del “vínculo efectivo” entre el Estado del pabellón y el buque, como se especificaba en el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, era fundamental para garantizar un trabajo decente en el mar. Además, los Estados del pabellón que no daban protección a los marinos no domiciliados en su legislación nacional incumplían las obligaciones que estipulaba el artículo 94 de la

Convención. Los expertos reconocieron que se debería considerar la posibilidad de establecer un mecanismo que permitiera la introducción de los registros de la evaluación de los resultados de los Estados del pabellón con respecto a los instrumentos de la OIT. En el contexto del cumplimiento, estimaban que se deberían tomar debidamente en consideración las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las disposiciones pertinentes del Código IGS. Los expertos destacaron la importancia de varios principios y derechos, entre ellos los siguientes: a) que el Estado del pabellón tiene la responsabilidad global de garantizar que los derechos de la gente de mar se respetan en relación con el servicio a bordo de buques que enarbolan su pabellón; b) que todo Estado del pabellón debe disponer de los medios para establecer condiciones decentes de vida y trabajo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón dondequiera que estén en el mundo; c) que todos los Estados deberán disponer de los mecanismos necesarios para supervisar las condiciones de vida y trabajo en los buques que visitan sus puertos, de conformidad con los instrumentos internacionales en vigor; y d) que todos los Estados deben facilitar el acceso a procedimientos sencillos y no caros que permitan a todos los marinos, independientemente de su nacionalidad y domicilio, presentar reclamaciones alegando una violación de la legislación nacional sobre las condiciones de vida y de trabajo o los contratos de empleo y/o enrolamiento²⁵.

C. Transporte de mercancías y pasajeros

50. La mayor parte del comercio internacional se realiza por mar. Más de la mitad de las mercancías envasadas y de los cargamentos a granel que se transportan por mar en la actualidad se pueden considerar como peligrosos o nocivos para el medio ambiente. Esos cargamentos incluyen productos que se transportan a granel, como sustancias químicas sólidas o líquidas y otros materiales, gases y productos para y de la industria de refinería del petróleo y los desechos²⁶.

1. Reglamentos que regulan el transporte de mercancías peligrosas

51. La característica fundamental de todos los sistemas de normas que controlan el transporte de mercancías peligrosas ha sido su agrupación sobre la base de los peligros que presentan las mercancías durante el transporte. El Comité de Expertos en Transporte de Mercaderías Peligrosas de las Naciones Unidas ha elaborado y recomendado un sistema de identificación y clasificación de las sustancias en nueve categorías basado en las características peligrosas que establece las prescripciones básicas para todas las modalidades de transporte. Las prescripciones que regulan el transporte de mercaderías peligrosas por mar figuran en el capítulo VII del SOLAS, que exige a cada gobierno Contratante que emita, o haga que se emitan, instrucciones detalladas sobre el embalaje y la estiba seguros de las mercaderías peligrosas, con inclusión de las precauciones necesarias con respecto a otros cargamentos. Prescripciones más pormenorizadas se establecen en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas, que se aplica a todas las categorías de materiales peligrosos, con inclusión de los materiales radiactivos. Varios otros códigos de la OMI se ocupan asimismo del transporte de mercancías peligrosas²⁷.

52. El Comité de Seguridad Marítima modificó el 24 de mayo de 2002 el capítulo VII del SOLAS para prescribir una aplicación obligatoria del Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas a partir del 1º de enero de 2004, o sobre una base voluntaria a partir del 1º de enero de 2003 (resolución MSC.123(75)).

El Comité de Seguridad Marítima aprobó también un nuevo texto revisado del código (edición de 2000) al que se incorporan modificaciones aprobadas por el Comité de Expertos en Transporte de Mercaderías Peligrosas de las Naciones Unidas en diciembre de 2000 (resolución MSC.122(75)). Algunas disposiciones del código seguirán teniendo un carácter de recomendación²⁸. El párrafo 1.2.2 del Código CNI prescribe actualmente que el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas “se aplicará” al transporte de combustible nuclear irradiado. El CSM decidió que la revisión del capítulo VII de SOLAS no entrañaba ninguna modificación del anexo III de MARPOL 73/78, aparte de la actualización de la nota a pie de página que se remite al código.

2. Acontecimientos recientes relativos al transporte de mercancías peligrosas

53. *Materiales radiactivos.* Los cargamentos de combustible óxido mixto entre el Reino Unido y Francia y el Japón siguen causando una gran preocupación a los Estados ribereños a lo largo de las derrotas que actualmente se utilizan para esos cargamentos. Los ministros que participaron en la quinta Conferencia Internacional sobre la Protección Ambiental del Mar del Norte (marzo de 2002) pidieron que se intensificaran los esfuerzos a todos los niveles para examinar y mejorar las medidas y los reglamentos internacionales relativos al transporte marítimo internacional de materiales radiactivos en armonía con el derecho internacional, recordando los derechos y las libertades marítimas prescritos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar. Convinieron en examinar la cuestión del transporte marítimo de materiales radiactivos en una reunión ministerial sobre las repercusiones ambientales de ese transporte que se celebrará en 2006 a más tardar. Durante el Cur-sillo OMI/PNUMA sobre prevención de la contaminación del mar y la ordenación ambiental en puertos de la región del Gran Caribe, celebrado en mayo de 2002, los participantes recomendaron que los países de la región del Gran Caribe deberían ser notificados de antemano de los cargamentos de materiales radiactivos que atraviesan la región²⁹. En su tercera reunión en la cumbre, en julio de 2002, los Jefes de Estado y de Gobierno de los Estados de África, el Caribe y el Pacífico (ACP) expresaron su firme objeción al transporte de materiales nucleares y otros materiales peligrosos a través de las aguas circundantes de los Estados ACP y pidieron el cese inmediato de esa práctica para evitar cualquier accidente que pueda amenazar seriamente el desarrollo sostenible de esos países y la salud de sus pobladores³⁰.

54. En agosto de 2002 el Foro de las Islas del Pacífico, al mismo tiempo que tomó nota de la reserva de Australia, reiteró su constante y honda preocupación por el transporte de materiales radiactivos a través de la región y exhortó a los Estados expedidores a reunirse cuanto antes con los miembros del Foro y a que instruyeran a sus representantes, designados al más alto nivel político, a que examinaran seria y favorablemente las propuestas formuladas por los miembros del Foro en relación con disposiciones innovadoras y el ofrecimiento de garantías. Entre esas propuestas figuraban la aceptación por los Estados expedidores de la plena responsabilidad con respecto a la indemnización por cualesquiera daños que pudieran resultar directa o indirectamente del transporte de materiales radiactivos a través de la región; la garantía por parte de dichos Estados de que respetarían las más rigurosas normas de seguridad; y la celebración de consultas con los Estados de la región por los cuales transitaran los cargamentos de esos materiales, así como la debida notificación previa a éstos, teniendo en cuenta las consideraciones de seguridad y los legítimos intereses de los países miembros del Foro³¹.

55. La Conferencia General del OIEA, en su cuadragésimo sexta reunión ordinaria, aprobó el 20 de septiembre de 2002 la resolución GC(46)/RES/9, en la cual, expresando su preocupación acerca de la posibilidad de que ocurra un accidente o incidente durante el transporte de materiales radiactivos por mar y de la importancia de la protección de las poblaciones, la salud humana y el medio ambiente, así como la protección contra pérdidas económicas, según se definen en los instrumentos internacionales pertinentes, debido a un accidente o incidente, la Conferencia recordó los derechos y libertades en materia de navegación marítima, fluvial y aérea, estipulados en el derecho internacional y enunciados en los instrumentos internacionales pertinentes y recordó asimismo que los Estados están obligados conforme al derecho internacional a proteger y preservar el medio ambiente marino. La Conferencia exhortó a los Estados miembros del OIEA a velar por que sus documentos de reglamentación nacionales que rigieran el transporte de materiales radiactivos estuvieran en conformidad con la edición de 1996 del Reglamento de Transporte del Organismo; y alentó a los Estados miembros a que utilizaran el Servicio de Evaluación de la Seguridad en el Transporte con vistas a alcanzar los más altos niveles de seguridad durante el transporte de materiales radiactivos. La Conferencia acogió con satisfacción la práctica de algunos Estados remitentes y operadores de facilitar información y respuestas de forma oportuna y por adelantado a los Estados ribereños interesados acerca de las expediciones, con el propósito de abordar las preocupaciones relativas a la seguridad física y tecnológica, incluida la preparación para casos de emergencia e invitó a otros Estados a que hicieran lo mismo a fin de lograr una mayor comprensión y confianza mutuas con respecto a los envíos de materiales radiactivos. Señalando que la información en las respuestas suministradas en ningún caso deberían estar en contradicción con las medidas de protección y seguridad física, la Conferencia destacó la importancia de mantener el diálogo y las consultas destinadas a lograr una mayor comprensión mutua, fomentar la confianza y mejorar la comunicación en relación con el transporte marítimo seguro de materiales radiactivos. La Conferencia expresó la convicción de que en caso de que se produjeran daños nucleares causados por un accidente o incidente de transporte marítimo de materiales radiactivos debería aplicarse el principio de responsabilidad objetiva. Destacó igualmente la importancia de que se establecieran mecanismos eficaces de responsabilidad para asegurar contra daños a la salud humana y el medio ambiente, así como contra pérdidas económicas resultantes de un accidente o incidente durante el transporte marítimo de materiales radiactivos. Destacó asimismo la importancia de contar con una adhesión amplia al régimen internacional de responsabilidad por daños nucleares establecido por la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, enmendada en 1997, y los tratados conexos aprobados bajo los auspicios del OIEA. Por último, la Conferencia General del OIEA exhortó a los Estados Miembros a participar en la Conferencia internacional sobre la seguridad del transporte de materiales radiactivos de 2003, con vistas a abordar de manera amplia y dar seguimiento a todas las cuestiones incluidas en el programa acordado de la Conferencia. La Asamblea General, en su resolución 57/141, acogió con beneplácito la aprobación de la resolución GC(46)/Res/9. La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible había recordado en el Plan de Aplicación de Johannesburgo el párrafo 8 de la resolución GC(44)/RES/17 de la Conferencia General del OIEA (véase A/56/58, párr. 136).

56. *Otras mercancías peligrosas.* Recientemente se han manifestado asimismo grandes preocupaciones con respecto al riesgo que planteaba el transporte de otros cargamentos peligrosos, como el fuel oil pesado. Como consecuencia de los

vertimientos de petróleo del *Prestige*, la Comisión Europea ha propuesto un nuevo reglamento para prohibir el transporte de grados pesados de petróleo en petroleros de un solo casco que entren o salgan de puertos de un Estado miembro de la Unión Europea. Algunos Estados ya han adoptado medidas unilaterales a ese respecto. Además, el Consejo Europeo del Transporte ha acordado reforzar los mecanismos de control del tráfico marítimo a lo largo de las costas de los Estados Miembros mediante el establecimiento, cuando proceda y de conformidad con el derecho internacional, de una distancia preventiva a la costa de los buques que se sabe que son inferiores a la norma. Además, ha pedido a los Estados miembros que adopten medidas en armonía con el derecho marítimo internacional, con el fin de permitir a los Estados ribereños controlar y posiblemente limitar de una manera no discriminatoria el tránsito de buques que transporten mercancías peligrosas y contaminantes dentro de las 200 millas de su costa, y ha invitado a la Comisión a que examine medidas para reducir la presencia de petroleros de un solo casco y de más de 15 años de edad que transporten grados pesados de petróleo dentro de las zonas económicas exclusivas de los Estados miembros o, cuando proceda y de conformidad con el derecho internacional, dentro de las 200 millas de su costa. No obstante es dudoso que esta propuesta esté en armonía con el derecho del mar. En su reunión de diciembre de 2002 el Consejo Europeo convino en que las conclusiones del Consejo del Transporte deberían aplicarse en todos sus aspectos sin demora.

57. Algunos Estados ribereños europeos ya han adoptado medidas unilaterales contra los petroleros monocasco de 15 o más años de edad que transportan fuel oils pesados. España, Francia y Portugal han prohibido la presencia de esos buques en sus zonas económicas exclusivas y han adoptado medidas para hacer cumplir la prohibición. Lamentablemente, esta medida no está en armonía con el artículo 58 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Italia ha manifestado que apoya la aplicación de medidas para sacar de las aguas próximas a sus países a los petroleros poco seguros³². Marruecos ha comunicado a la OMI que la entrada de esos buques en su zona económica exclusiva está sometida a una notificación previa³³. Durante el 76º período de sesiones del Comité sobre la Seguridad Marítima, en diciembre de 2002, varias delegaciones advirtieron contra la adopción de medidas unilaterales, insistiendo en que las medidas se deberían examinar y decidir en el marco de la OMI, que era la organización competente para regular los asuntos de seguridad y protección del medio ambiente que afectan al transporte marítimo internacional³⁴.

58. En una carta, de fecha 20 de diciembre de 2002, dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, el Vicepresidente de la Comisión Europea declaraba que muchos elementos del derecho marítimo internacional y del derecho del mar en su estado actual representaban el equilibrio de intereses tal como existían desde hacía varios decenios, por no decir siglos. Muchos buques transportaban actualmente grandes cantidades de productos peligrosos que podían causar un desastre ecológico a los Estados ribereños en caso de accidente. La Comisión y sus Estados miembros tenían la intención de promover activamente un nuevo examen de las reglas internacionales relativas al derecho del mar dentro de las Naciones Unidas, la OMI y otros foros pertinentes, para adaptar sus disposiciones a las nuevas necesidades de la seguridad marítima en el siglo XXI³⁵. No obstante, más recientemente, en una propuesta que ha de presentarse al Comité de Protección del Medio Ambiente Marino en su cuadragésimo noveno período de sesiones (14 a 18 de julio de 2003), Bélgica,

España, Francia, Irlanda, Portugal y el Reino Unido sugirieron la designación de una zona marítima especialmente sensible de Europa occidental (MEPC 49/8/1).

59. La Asamblea General, en su resolución 57/141, observó con profunda preocupación los daños ambientales, sociales y económicos sumamente graves provocados por vertimientos de petróleo como resultado de los recientes accidentes marítimos que habían afectado a varios países y, por consiguiente, exhortaba a todos los Estados y organizaciones internacionales competentes a que adoptasen todas las medidas necesarias y adecuadas, de conformidad con el derecho internacional, para evitar que ocurrieran catástrofes de este tipo en el futuro.

60. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sólo aborda el transporte de mercancías peligrosas por buques en el mar territorial. Su artículo 22 da al Estado ribereño el derecho de exigir en su mar territorial a los buques que transportan sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos a limitar su paso a las vías marítimas que pueda designar, teniendo en cuenta las recomendaciones de la organización internacional competente. El artículo 23 exige a los buques que transportan sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas a llevar a bordo los documentos y a observar las medidas especiales de precaución que se hayan establecido tal como se prevé en la Convención.

61. El transporte de mercancías peligrosas no está específicamente regulado en los artículos relativos a la zona económica exclusiva, el artículo 56 de la Convención otorga a los Estados ribereños jurisdicción con respecto a la protección y preservación del medio marino en la zona económica exclusiva, mientras que el artículo 58 prescribe que todos los Estados gozan de la libertad de navegación. En el ejercicio de sus derechos de navegación los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes de los Estados ribereños y deberán cumplir las leyes y los reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras normas del derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con la parte V de la Convención sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, el párrafo 6 del artículo 211 permite al Estado ribereño adoptar para un área claramente delimitada de su zona económica exclusiva medidas, con inclusión de prácticas de navegación, más estrictas que las prescritas por las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques si, debido a sus condiciones oceanográficas y ecológicas así como a la utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico, se requieren medidas obligatorias especiales.

3. Transporte de pasajeros y reclamaciones

62. En noviembre de 2002 se aprobó en la OMI un nuevo instrumento jurídico para prescribir la indemnización por lesiones y/o el fallecimiento de pasajeros de buques en un Protocolo destinado a modificar el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974. El nuevo instrumento prescribe una indemnización adecuada por reclamaciones relativas a la muerte y lesión personal o por la pérdida o los daños causados al equipaje y a vehículos. Al mismo tiempo que aumentan los límites de la responsabilidad por las reclamaciones de los pasajeros, el Protocolo sustituye el sistema de responsabilidad basado en la culpa por un sistema de responsabilidad estricta por los incidentes relacionados con el transporte marítimo, hasta un límite no inferior a 250.000 DEG. Si la pérdida excede de ese límite, el transportista es además responsable hasta un límite de 400.000 DEG

por pasajero, a menos que pruebe que el incidente se produjo sin culpa o negligencia por parte del transportista.

D. Rutas marítimas y cartas marinas

1. Rutas seguras para la navegación

63. Las rutas seguras para la navegación tienen una importancia esencial para la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina. La OMI es reconocida como el único órgano internacional responsable de establecer y adoptar medidas en el plano internacional relativas a los sistemas de establecimiento de las rutas marítimas que han de ser empleados por todos los buques, determinadas categorías de buques o buques que transportan ciertos cargamentos, de conformidad con el capítulo V del SOLAS y las disposiciones generales de la OMI sobre el establecimiento de las rutas de los buques (resolución A.572 (14) de la Asamblea de la OMI, en su forma enmendada). El capítulo V revisado del Convenio SOLAS entró en vigor el 1º de julio de 2002; los reglamentos sobre la derrota de los buques, los servicios de notificación a los buques y tráfico de buques no se revisaron, sino que simplemente se reenumeraron. Igualmente pertinentes para la seguridad de la navegación son las reglas 1 d) y 10 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG), que definen, respectivamente, la competencia de la OMI para adoptar sistemas de regulación del tráfico y los principales reglamentos técnicos que se han de aplicar a este respecto. Es asimismo de trascendental importancia que las rutas estén libres de actividades delictivas (véase la sección V del presente informe).

64. *Rutas marítimas archipelágicas.* Indonesia informó a la OMI de que, por su reglamento No. 37, Año 2002, titulado “Derechos y obligaciones de los buques y aeronaves extranjeros con respecto a los derechos de paso por las vías marítimas archipelágicas”, promulgado por el Gobierno de Indonesia el 28 de junio de 2002 y que entró en vigor el 28 de diciembre de 2002³⁶, había designado algunas de las vías marítimas archipelágicas (con excepción de la línea marítima del estrecho de Leti y en parte del estrecho de Ombai, en la zona marítima entre la República de Indonesia y la República Democrática de Timor-Leste) en aplicación del sistema parcial de vías marítimas archipelágicas en las aguas de Indonesia adoptado por la OMI en 1998 en su resolución MSC.72(69). El reglamento prescribe que las vías marítimas que han sido excluidas pueden ser utilizadas para la navegación internacional y podían ser adaptadas a los derechos de paso en tránsito.

65. *Medidas de establecimiento de las rutas de los buques.* Durante 2002 la OMI adoptó nuevos sistemas de separación del tráfico en el mar Rojo, y frente al cabo La Nao y al cabo de Palos (España) y modificó los sistemas existentes en el estrecho de Bab-el Mandeb, en el mar Báltico, en el golfo de Finlandia, en la bahía de Fundy y sus accesos (Canadá), frente a las costas de Francia, frente a la costa occidental de los Estados Unidos y a la costa del Canadá. Modificó también las medidas conexas de establecimiento de rutas³⁷.

66. La OMI adoptó también tres nuevas áreas obligatorias de no fondeo en los cayos de Florida, Estados Unidos de América; una nueva área que habrá que evitar en torno a la isla Malpelo de Colombia; un área de precaución a 10 millas marinas en torno a un buque flotante de almacenamiento y descarga de la producción frente a la costa del Canadá; las zonas modificadas que se han de evitar frente a las costas de

Florida y el Estado de Washington, Estados Unidos de América, y en la región de las islas Shetland del Reino Unido; las rutas recomendadas en la costa mediterránea de Egipto; las rutas recomendadas y una zona de precaución del mar Rojo y una propuesta de recomendación sobre la navegación a través del golfo de Finlandia (resolución MSC.138(76)). España anunció en la reunión del Consejo de la OMI, el 25 de noviembre de 2002, que tenía la intención de aumentar la distancia de tránsito de los buques que transportan mercancías peligrosas del sistema actual de separación del tráfico de Finisterre y otras vías marítimas y que presentaría pronto una propuesta a la OMI sobre esta cuestión. La Comisión de Protección del Medio Marino del Báltico (Comisión de Helsinki (HELCOM)) aprobó una declaración sobre la seguridad de la navegación y la capacidad de emergencia en la zona del mar Báltico, en la que se señalaban varias medidas de establecimiento de rutas, medidas de notificación y la promoción del empleo del pilotaje para mejorar la navegación en el mar Báltico y el golfo de Finlandia.

67. La OMI adoptó tres sistemas obligatorios de notificación de buques durante 2002 que abarcan: a) las aguas de Groenlandia (resolución MSC.126(75)); b) el golfo de Finlandia en el mar Báltico; y c) el mar Adriático (resolución MSC.139(76)). También se adoptaron modificaciones del sistema vigente de notificación obligatoria de buques frente a la isla de Ouessant (Francia) (resolución MSC.127(75)). El Parlamento Europeo y el Consejo de Europa establecieron en 2002 un sistema de información sobre el tráfico de buques en la Comunidad con miras a mejorar la seguridad y la eficiencia del tráfico marítimo, mejorar la reacción de las autoridades a los incidentes, accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar, con inclusión de las operaciones de búsqueda y salvamento, y a contribuir a una mejor prevención y detección de la contaminación causada por los buques³⁸.

2. Creación de capacidad para la producción de cartas marinas

68. Los estudios hidrográficos y la cartografía marina desempeñan claramente una función esencial para poder determinar los peligros para la navegación a los que los Estados están obligados por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a dar la debida publicidad y para proporcionar la información necesaria con miras a determinar las medidas requeridas para mejorar y garantizar la seguridad de la navegación. La seguridad de la navegación mejorada que proporcionan las cartas marinas y una información adecuadas contribuye directamente a la protección de ecosistemas marinos vulnerables gracias a la reducción del encallamiento de los buques y de los accidentes marítimos. Además, los datos recopilados y los servicios prestados por las oficinas hidrográficas nacionales no sólo se emplean para garantizar la seguridad de navegación sino que son también componentes importantes en el control de la contaminación marina, la ordenación de las zonas costeras y la identificación y el seguimiento de ecosistemas sensibles.

69. Aunque se siguen utilizando cartas de papel a fines de navegación, las cartas de navegación electrónicas presentan considerables ventajas, tanto en términos de seguridad de la navegación como de mejoramiento de la eficiencia operativa. La OMI ha pedido a los gobiernos de los Estados miembros que alienten a sus oficinas hidrográficas nacionales a producir cartas de navegación electrónicas y a proporcionar el servicio de actualización conexas lo antes posible. Los Estados del Báltico decidieron que las rutas de navegación y los puertos principales estuvieran abarcados por las cartas de navegación electrónicas para finales de 2002 y que se intensificara el control del Estado del puerto de las cartas de papel a bordo de los buques con un

calado de 11 metros o más, de petroleros con un calado de 7 metros o más, de buques para el transporte de productos químicos y de gas, independientemente del tamaño y buques que transportan un cargamento de combustible nuclear irradiado³⁹.

70. La Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la OMI han insistido en la necesidad de que los Estados ribereños asuman sus responsabilidades respecto al levantamiento de planos y a la preparación de cartas de las aguas sometidas a su jurisdicción con miras a mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. La Asamblea General, en su resolución 53/32 de 24 de noviembre de 1998, invitó a los Estados a cooperar en la realización de estudios hidrográficos y en la prestación de servicios náuticos con el fin de garantizar una navegación segura así como la máxima uniformidad en las cartas y publicaciones náuticas y de coordinar sus actividades para que la información hidrográfica y marina se pueda poner a disposición a escala mundial. En sus resoluciones 56/12 de 28 de noviembre de 2001 y 57/141 de 12 de diciembre de 2002, la Asamblea General invitó a la OHI a que, en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes y los Estados Miembros interesados, prestara la asistencia necesaria a los Estados, en particular a los países en desarrollo, para incrementar las capacidades hidrográficas con el fin de garantizar, en particular, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino.

71. El capítulo V revisado del SOLAS incluye una nueva disposición 9 sobre los servicios hidrográficos, con arreglo a la cual los gobiernos contratantes se comprometen a organizar el acopio y la compilación de datos hidrográficos y la publicación, difusión y mantenimiento al día de toda la información náutica necesaria para una navegación segura. En particular, los gobiernos deben preparar y publicar cartas marinas, derroteros, cuadernos de faros, anuarios de mareas y otras publicaciones náuticas para garantizar la seguridad de la navegación. Deben promulgar asimismo avisos a los marineros para que las cartas y publicaciones náuticas puedan mantenerse actualizadas para garantizar la uniformidad máxima posible en las cartas y publicaciones náuticas y para tener en cuenta las resoluciones y recomendaciones internacionales pertinentes.

72. Para contribuir a la plena aplicación de la disposición 9, la OHI ha preparado una nueva resolución sobre la prestación de servicios hidrográficos, que será examinada por la Asamblea de la OMI en su 23º período de sesiones (noviembre/diciembre de 2003). En el proyecto revisado del texto de la resolución se recomienda a los gobiernos que adopten todas las medidas necesarias para disponer o estimular la pronta transmisión de nuevos datos hidrográficos a la OHI o a las autoridades hidrográficas de los países que publican cartas relativas a las aguas situadas frente a sus playas y que garanticen de otro modo la difusión más rápida y amplia de información hidrográfica. Se invita además a los gobiernos a velar por que los levantamientos hidrográficos se realicen de una forma que se ajuste lo más posible a los requisitos de la navegación segura y que estén en armonía con las normas del levantamiento hidrográfico establecidas por la OHI. Se les invita también a promover, por conducto de sus administraciones marítimas nacionales, la utilización de sistemas electrónicos de despliegue cartográfico e información junto con cartas de navegación electrónicas oficiales; que cooperen con otros gobiernos que tengan escasa o nula capacidad hidrográfica, en la forma que proceda, en el acopio y difusión de datos hidrográficos; que promuevan en consulta y con la asistencia de la OMI y la OHI el apoyo a todo gobierno que pueda necesitar asistencia técnica en asuntos hidrográficos; y que establezcan oficinas hidrográficas, cuando no existan, en consulta con la OHI⁴⁰.

73. La seguridad de la navegación, especialmente su mejoramiento por medio de la creación de capacidad para la producción de cartas marinas, es una meta fundamental de la OHI, que trata de mejorar la calidad y cobertura de las cartas y los servicios de navegación por medio de: a) la coordinación entre las oficinas hidrográficas nacionales; b) la uniformidad de las cartas y los documentos náuticos; c) la adopción de métodos fiables y eficientes de realización y utilización de estudios hidrográficos; y d) la promoción de las ciencias en la esfera de la hidrografía y las técnicas empleadas en la oceanografía descriptiva.

74. La OHI señala que el capítulo V del SOLAS ha incrementado enormemente la importancia mundial de la hidrografía. Sin embargo, tanto el Plan de Aplicación de las Decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo de Johannesburgo como el artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entrañan también la necesidad implícita de estudios hidrográficos que utilicen técnicas modernas, una gestión eficaz de la información adquirida y una aplicación de esa información a la promoción de la seguridad de la navegación y/o la evaluación del medio marino.

75. *Creación de capacidad.* La OHI señala que tanto el párrafo 30 como el párrafo 35 de la resolución de la Asamblea General 57/141 están relacionados directamente con la necesidad de aumentar la capacidad de los Estados para mejorar la competencia hidrográfica para garantizar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. La creación de capacidad constituía una alta prioridad y una cuestión estratégica de la OHI y se habían hecho notables progresos en métrica que indicaban un aumento de la capacidad. Ser miembro de la OHI no es un requisito previo para obtener asistencia, pero facilita su prestación gracias al mejoramiento de la comunicación y un aumento de la visibilidad entre otros miembros. El número de miembros pasó de 70 a 73 en 2002 y los miembros de la organización han aumentado en más del 25% desde que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entró en vigor en 1994.

76. La labor más eficaz y prioritaria de la OHI se lleva a cabo mediante sus comisiones hidrográficas regionales, que abarcan prácticamente todas las rutas navegables y que proporcionan un mecanismo para concentrar el interés regional en esfuerzos cooperativos, la creación de capacidad y el aumento de la producción de cartas. Los Estados miembros de la OHI tenían la condición de miembro de pleno derecho de una comisión regional en la región correspondiente, pero la condición de miembro asociado se ofrecía a cualquier Estado con un interés marítimo en la región. Como miembro asociado, un Estado en desarrollo que desee crear o aumentar su capacidad hidrográfica es presentado a otros miembros que estén dispuestos y en condiciones de prestar asistencia. El tipo de asistencia ofrecido varía. En algunos casos, los Estados miembros se ofrecerán a obtener, procesar, producir y mantener la información necesaria sobre la navegación. Otros Estados miembros ofrecen asistencia financiera y/o técnica a los Estados en desarrollo. En la mayoría de los casos, un esfuerzo inicial abarca reuniones con funcionarios públicos del Estado en desarrollo para preconizar la necesidad y los beneficios del establecimiento de un servicio hidrográfico y el enlace inicial con fuentes potenciales de financiación.

77. La OHI y/o las comisiones regionales de la OHI habían efectuado visitas técnicas a los siguientes países durante 2002: Albania, Bangladesh, Cabo Verde, Colombia, Gabón, Ghana, Guatemala, Guinea, Lituania, Mauritania, México, Nigeria,

Panamá, Senegal y Sierra Leona. En 2003 se visitarían otros siete países de África occidental.

78. La OHI declaró que no disponía de recursos para proporcionar asistencia financiera a los Estados en desarrollo: procuraba establecer asociaciones con organizaciones donantes. Entre los esfuerzos destacados en su actuación durante 2002 figuraban los siguientes: el proyecto hidrográfico de América Central, una asociación de la OHI con la Academia Marítima Internacional (AMI) y con la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM); el proyecto MEDA, una asociación de la OHI, la AMI y la Comisión Europea que proporciona equipo hidrográfico y cartográfico y capacitación a países del Mediterráneo meridional y sudoriental; el proyecto CAMCHARTNET, asociación entre la OHI, la AMI y la Comisión Europea que proporciona equipo hidrográfico y cartográfico y capacitación a países del mar Negro; y la Autopista Electrónica Marina, asociación entre la OHI, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Banco Mundial y la OMI, que aporta mejoras de la seguridad de la navegación en los estrechos de Malacca y Singapur. La Autopista Electrónica Marina se concibe como una red regional de tecnologías de información marina vinculadas por medio de mapas nacionales electrónicos y del Sistema Electrónico de Visualización de Mapas.

79. El PNUMA informa de que, con el apoyo del Banco Mundial, se hizo un levantamiento hidrográfico completo de la parte meridional del mar Rojo que abarcaba 750 millas marinas cuadradas. Esto constituyó un logro importante ya que la zona no había sido objeto de ningún levantamiento completo durante más de un siglo y se consideraba una región de “alto riesgo” para la navegación dado que no existía ningún sistema oficial de separación del tráfico. El levantamiento señaló por primera vez el emplazamiento correcto de las rocas y otros riesgos y los resultados del levantamiento habían sido aceptados por la Oficina Hidrográfica del Reino Unido, lo que permitió la publicación de nuevas cartas del mar Rojo meridional. En diciembre de 2002 se presentó a la OMI una propuesta de sistema de separación del tráfico de buques, que fue aprobada en 1976 por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (CSM). Las nuevas cartas y rutas contribuirán a mejorar sustancialmente la seguridad de la navegación en la región. La Organización Regional para la Conservación del Medio Ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén (PERGSA) prevé asimismo otras mejoras mediante la instalación de faros y de un sistema automático de vigilancia de los buques.

80. *Capacitación.* La OHI explicó que la instrucción era esencial para crear y mantener un servicio hidrográfico moderno. Más de 20 de los Estados miembros de la OHI ofrecen más de 30 programas de capacitación técnica en hidrografía en armonía con las directrices de la OHI. En algunos casos esos programas son gratuitos, mientras que en otros se proporcionan becas a los asistentes que demuestran la necesidad. La OHI patrocina la capacitación hidrográfica y cartográfica en la AMI, mientras que la Unión Europea e Italia financiaban la enseñanza. La eficacia de estos programas de capacitación viene determinada por la capacidad de los graduados para demostrar positivamente que poseen unos niveles mínimos de competencia de topógrafos hidrográficos, niveles que fija una junta consultiva de expertos de la OHI, la Federación Internacional de Topógrafos y la Asociación Cartográfica Internacional. Los programas de estudio son supervisados para garantizar que se alcance un nivel adecuado de capacitación. En 2002 se establecieron niveles mínimos de competencia para los cartógrafos marinos.

81. *Datos y publicaciones.* La OHI ha suministrado las normas recomendadas relativas a la forma de presentación de las bases de datos hidrográficos digitales mediante su publicación S-57, "IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data" (Norma de la OHI relativa a la transferencia de datos hidrográficos digitales). En reconocimiento de la utilización más amplia de los datos hidrográficos más allá de la producción de cartas marinas, en 2002 la OHI empezó a ampliar el campo de aplicación de la norma S-57 para incluir otras aplicaciones oceanográficas. Varias publicaciones de la OHI siguen la situación de los estudios hidrográficos y de la cartografía marina. La versión más reciente de la publicación especial 55, "Status of Hydrographic Surveying" (Estado de los levantamientos hidrográficos), se publicó en 1998 y está previsto que se revise y actualice en 2003. La publicación especial 59, "Status of Hydrographic Surveying and Nautical Charting in Antarctica" (Estado de la topografía hidrográfica y la cartografía marina en la Antártica), se actualizó por última vez en 2001 y está previsto que se actualice y que se incorpore a la publicación especial 55 durante 2003. La publicación M-11, "Catalogue of International Charts" (Catálogo de las cartas internacionales), se actualizó en 1997 y está asimismo previsto que se revisará en 2003⁴¹. Un informe sobre el estado de las cartas nacionales electrónicas que se está realizando en la actualidad establecerá una relación del alcance de la carta con las rutas marítimas principales, con miras a poner de manifiesto las regiones del mundo que están más insuficientemente abarcadas.

82. La Oficina Hidrográfica Internacional, como secretaria de la OHI, coopera con la OMI, la COI, la AMI y otras organizaciones. Aparte de los memorandos de entendimiento concertados con la OMI y la AMI, las relaciones se establecen mediante el mandato de comités mixtos, entre ellos el Grupo de Armonización OMI/OHI sobre el Sistema Electrónico de Visualización de Mapas (ECDIS); el Comité Conjunto de Orientación OHI/COI del Mapa Batimétrico General de los Océanos; el Subcomité de los Nombres de los Accidentes Geográficos Submarinos; el Subcomité de Batimetría Digital; la Junta Consultiva sobre el Derecho del Mar de la OHI, la Asociación Internacional de Geodesia (AIG) y la COI; y el Grupo de Armonización sobre los Objetos de Información Marina de la Comisión Electrotécnica Internacional de la OHI.

83. *Asuntos que requieren otras decisiones.* Aunque el número de miembros de la OHI se ha elevado a 73 Estados, con otros 8 Estados pendientes, esta cifra es muy inferior a la del número total de miembros de la OMI, que se elevaba a 162 Estados, y la OHI está buscando activamente nuevos miembros. Como organización consultiva y técnica, está en buena situación para proporcionar asistencia a los países en desarrollo que desean establecer un servicio hidrográfico moderno. No obstante, la financiación externa de socios donantes resulta fundamental.

84. En resumen, la OHI tiene un largo historial de defensa de la seguridad de la navegación mediante un mejoramiento de la calidad y una ampliación del alcance de las cartas marinas y la información náutica. Está esforzándose activamente, especialmente en los países en desarrollo, por aumentar la capacidad de recopilación y procesamiento de datos hidrográficos utilizando técnicas modernas y por alcanzar un ámbito de aplicación adecuado de cartas y de información náuticas precisas. Estas actividades son componentes esenciales de la utilización segura y eficiente de los océanos tal como se concibe en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

E. Aplicación y cumplimiento

1. Aplicación y cumplimiento por el Estado del pabellón

85. En la actualidad los Estados del pabellón son países que mantienen predominantemente matrículas abiertas con una infraestructura marítima generalmente reducida⁴². Aunque algunos están sumamente conscientes de que el funcionamiento de un registro de buques entraña responsabilidades, una minoría de Estados del pabellón muestran escaso interés por esas responsabilidades y su comportamiento no acredita ni a esos países ni a los navieros que persisten en utilizarlos⁴³. Sus buques son deficientes, es decir que, debido a su estado físico, a su funcionamiento o a las actividades de su tripulación, no alcanzan los niveles básicos de navegabilidad, violan las reglas y normas internacionales y constituyen una amenaza para la vida y/o el medio ambiente.

86. Como lo demuestran los estudios realizados por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), mantener un buque a los niveles internacionales es sumamente caro; además, a los navieros no les resulta difícil evitar la responsabilidad plena por los daños causados por sus buques. En consecuencia, existe un incentivo económico positivo para que algunos navieros/explotadores de buques no cumplan las prescripciones internacionales. Incluso si un Estado del pabellón elimina un buque deficiente de su registro, el naviero puede encontrar fácilmente otro Estado del pabellón acomodaticio. En consecuencia, el actual sistema parece facilitar más que disuadir la explotación constante de buques deficientes. La falta de un control eficaz por el Estado del pabellón del buque puede constituir una amenaza para la seguridad de la navegación y el medio marino y conducir a la explotación excesiva de los recursos vivos del mar. A este respecto, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) está proyectando convocar una reunión de países que explotan buques de libre matrícula para informarles de los efectos que sus buques sin control producen sobre la pesca mundial.

87. Por otro lado, la falta de un control efectivo por el Estado del pabellón puede dejar a la industria naviera a merced de los abusos de delincuentes que se dedican al contrabando de armas, al tráfico de drogas, diamantes, etc. Como algunos Estados del pabellón pueden no estar conscientes de estas actividades delictivas, en la matriculación de los buques hace falta una mayor vigilancia y transparencia. Para luchar con eficacia e impedir la utilización indebida de los buques con fines ilícitos, es esencial que las autoridades tengan la capacidad de obtener, en su momento oportuno, información sobre el naviero que saca provecho del buque y sobre la persona o empresa que ejerce el control efectivo del buque⁴⁴. La OCDE ha advertido de que la falta de transparencia podría dar a los terroristas la posibilidad de ocultarse detrás del velo de la empresa o de la industria y que las estructuras de la empresa y de la propiedad difíciles de rastrear permiten eludir o diluir la responsabilidad por los desastres ambientales⁴⁵. La OCDE ha comenzado la segunda fase de una investigación sobre diversos mecanismos empresariales complejos utilizados para ocultar la propiedad, concentrándose en las posibles medidas para abordar la cuestión. Esta investigación complementa la labor de la OMI sobre la seguridad marítima.

88. La aprobación y aplicación de reglas y normas internacionales pierde todo significado si no están respaldadas por un mecanismo de cumplimiento eficaz. La adopción de normas relativas al doble casco, aunque proporciona una capa de protección en caso de accidente, no sustituye al cumplimiento de normas adecuadas de

gestión, explotación, mantenimiento y control. El factor más importante para lograr la seguridad de la navegación es el cumplimiento eficaz de reglas y normas internacionales que regulen todos los aspectos de la navegación y su aplicación posterior en cada buque. Por consiguiente, es esencial que los esfuerzos destinados a mejorar la seguridad de la navegación se concentren en mejorar la aplicación y el cumplimiento por el Estado del pabellón. La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible lo reconoció así cuando en el Plan de Aplicación de Johannesburgo instó a la OMI a considerar la conveniencia de mecanismos más enérgicos para garantizar la aplicación de los instrumentos de la OMI por parte de los Estados del pabellón. Recientemente se han lanzado las iniciativas que se examinan a continuación para ayudar a los Estados del pabellón a asumir sus responsabilidades.

89. *Plan de auditoría voluntario.* En junio de 2002 el Consejo de la OMI aprobó en principio el concepto de un modelo de plan de auditoría propuesto por la OMI. El plan tiene por objeto ayudar a promover la seguridad marítima y la protección del medio ambiente mediante la evaluación de la eficacia con la que los Estados miembros aplican y hacen cumplir las normas pertinentes de las convenciones de la OMI y el suministro de información y asesoramiento sobre su desempeño actual. La Asamblea General, en su resolución 57/141, acogió con agrado la decisión de la OMI de aprobar en principio el concepto de un plan de auditoría voluntario como medio para mejorar el cumplimiento por los Estados miembros. Algunos Estados han manifestado su apoyo a la elaboración de un modelo de plan de auditoría obligatorio⁴⁶, similar al programa de vigilancia de la seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), concebido inicialmente como voluntario, pero que al cabo de dos años se transformó en una auditoría de la seguridad regular, obligatoria, sistemática y armonizada⁴⁷.

90. *Proyecto de código de implementación por los Estados de abanderamiento.* Durante el décimo período de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento de la OMI, varias delegaciones insistieron en que la función y las responsabilidades de los Estados de abanderamiento tenían que reforzarse, remitiéndose a las recomendaciones de la Conferencia Ministerial de 1998 celebrada en Vancouver, Canadá, y a la decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (A/54/429, párr. 183). Propusieron actualizar la resolución A.847(20) de la Asamblea de la OMI para introducir criterios transparentes sobre la aplicación adecuada de los instrumentos de la OMI por los Estados del pabellón y para transformar las directrices en un código de implementación por esos Estados, con el fin de que pasaran a ser obligatorias en una etapa posterior. El código enumeraría las convenciones pertinentes, con inclusión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y describiría la infraestructura administrativa y los procedimientos necesarios para imponer la aplicación y el cumplimiento. Describiría igualmente las obligaciones de los Estados del pabellón con respecto a las prescripciones de matriculación: éstos deberían poder ejercer un control eficaz sobre sus buques antes de matricularlos, en particular en los casos de transferencia de buques entre los registradores de buques. Otras partes del código tratarían de la delegación de autoridad, los inspectores del Estado del pabellón, las investigaciones y la presentación de informes a la OMI⁴⁸. Aunque en principio se manifestó un apoyo general a estas propuestas, varias delegaciones insistieron en que no sería adecuado disponer de un único modelo que prescriba cómo debe cada Estado de abanderamiento individual proceder a la aplicación de las convenciones internacionales pertinentes en el plano nacional. El Subcomité pidió que se sometiera al Comité de Seguridad Marítima y al

Comité de Protección del Medio Marino de la OMI un plan detallado sobre la manera de proceder con relación a esta cuestión⁴⁹.

91. La declaración sobre políticas relativas a las cuestiones relacionadas con los buques deficientes emitida por el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE en 2002 reconoce que, si bien la OMI tiene la competencia principal con respecto a la regulación de los buques dedicados al comercio internacional desde el punto de vista de la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y el control de la contaminación marina causada por los buques, a los gobiernos, las organizaciones internacionales y otros agentes que participan en la industria marítima les queda mucho por hacer para reducir al mínimo la incidencia de los buques deficientes. La OCDE aprobó las siguientes medidas: a) los Estados del pabellón no deben aceptar nuevos buques en sus registros sin garantizar que cumplen todas las prescripciones internacionales; b) los Estados del puerto deben aplicar sanciones (con inclusión de la detención) y castigos que sean adecuados para desalentar a los explotadores y usuarios de buques deficientes; c) la industria de los seguros debe identificar y acosar a los proveedores y usuarios de buques deficientes y deben examinar la posibilidad de abstenerse de proporcionar un seguro de cobertura a menos que se eliminen las deficiencias que hacen que esos buques resulten inseguros para la navegación, d) los miembros de la OCDE colaborarán con la industria para elaborar el concepto de incentivos a los navieros responsables y otras partes de la industria, con el fin de alentarles a aplicar las normas adecuadas y para poder combatir mejor la competencia fuera del mercado que representan los explotadores y usuarios de buques deficientes; y e) los miembros de la OCDE se esforzarán activamente, incluso por conducto de la OMI, en considerar la conveniencia de algunos medios internacionales de facilitar la prueba de la negligencia, no sólo por parte de los navieros, sino también de los fletadores, los propietarios de la carga, las sociedades de clasificación y otros interesados, cuando se han aprovechado deliberadamente de la existencia de buques deficientes.

2. Control por el Estado del puerto

92. La aplicación y el cumplimiento efectivos por parte del Estado del pabellón producirían una reducción de la dependencia actual del control del Estado del puerto, que inicialmente sólo se suponía que actúa como una red de seguridad. Porque es el deber de los Estados del pabellón, no de los Estados del puerto, garantizar que los buques cumplen las normas de seguridad y de prevención de la contaminación internacionalmente convenidas. En realidad, sin embargo, cada vez se depende más del Estado del puerto para desempeñar el control necesario. La función del Estado del puerto aumentará cuando asuma la nueva responsabilidad de velar por el cumplimiento de los reglamentos de seguridad marítima por parte de los buques que hacen escala en sus puertos. A menudo se encomendará también al Estado del puerto la inspección de los buques de pesca para garantizar que cumplen las medidas de conservación y ordenación.

93. Actualmente están vigentes ocho acuerdos regionales sobre el control por parte de los Estados del puerto, comenzando con el memorando de entendimiento de París de 1982 sobre el control del Estado del puerto, seguido de otros que abarcan: Asia y el Pacífico, el mar Negro, el Océano Índico, América Latina, el mar Mediterráneo y África occidental y central. Se está preparando un memorando de entendimiento regional relativo a la región del Golfo. A raíz del accidente del *Prestige*, España y Francia propusieron nuevas mejoras en el memorando de entendimiento de París,

con inclusión de inspecciones de los buques que transportan materiales peligrosos y la introducción del Certificado de Conformidad Europeo en el que se especifica la estructura del buque para que entre en puertos europeos. Además, los capitanes de los buques que comunicaron que el buque tenía defectos en inspecciones anteriores, o que tenía algunas deficiencias pendientes, tendrían que notificar a las autoridades 48 horas antes de entrar en el puerto⁵⁰. La Comisión Europea ha publicado recientemente una lista negra indicativa de 66 buques, que representan 13 pabellones, que han sido retenidos en varias ocasiones en puertos europeos por incumplir las reglas de seguridad marítima. La Comisión confía en que la publicación de esta información inducirá a las empresas navieras a abstenerse de fletar buques deficientes y en que los navieros y los Estados del pabellón en cuestión aplicarán de inmediato normas marítimas más estrictas⁵¹.

F. Asistencia en situaciones de peligro

1. Salvamento de personas en peligro

94. El deber de prestar asistencia a cualquier personal en peligro en el mar está claramente establecido como un principio del derecho marítimo y consagrado en el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, SOLAS, el artículo 10 del Convenio sobre Salvamento de 1989 y el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979. En 2002 se lanzaron varias iniciativas como reacción al incidente del buque *Tampa* y en aplicación de la petición que se hacía en la resolución A.920(22) de la Asamblea de la OMI de que se examinaran las medidas y los procedimientos de seguridad con respecto a las personas rescatadas en el mar. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI en su 75º período de sesiones examinó las cuestiones relacionadas con el rescate de personas en el mar, y pidió al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que revisaran todos los instrumentos pertinentes de la OMI para poner al descubierto cualesquiera lagunas, incoherencias, ambigüedades, imprecisiones u otras deficiencias existentes relacionadas con el rescate de personas en el mar. La Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados participó activamente en los debates celebrados en los 75º y 76º períodos de sesiones del Comité de Seguridad Marítima centrados en el significado de las palabras “trasladarlas a un lugar seguro” y en la conveniencia de introducir modificaciones en el Convenio sobre Búsqueda y Salvamento y en el Convenio SOLAS (y posiblemente en otros instrumentos jurídicos pertinentes) con miras a aclarar esa expresión. El Secretario General de la OMI señaló la cuestión de las personas rescatadas en el mar a la atención de varios organismos especializados y programas de las Naciones Unidas competentes, indicando la necesidad de un enfoque coordinado de todos los aspectos involucrados a nivel interinstitucional, y proponiendo el establecimiento de un mecanismo para garantizar una reacción coordinada en cualquier emergencia futura.

95. La OMI convocó una reunión interinstitucional sobre los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar en la sede del ACNUR, en Ginebra, en julio de 2002, con la participación de representantes del ACNUR, la Oficina de las Naciones Unidas sobre los Estupefacientes y la Prevención del Delito, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, la Organización Internacional para las Migraciones y la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar para examinar las modalidades de cooperación más eficaces para hacer frente a situaciones de emergencia en el mar, como el incidente del

Tampa. Las cuestiones en juego eran la necesidad de que los Estados respetasen y garantizaran el respeto de los derechos y la dignidad de las personas rescatadas en el mar independientemente de su situación; su interés legítimo en mantener controles eficaces en la frontera y de la inmigración y evitar y combatir los delitos organizados transnacionales como el tráfico de migrantes y el tráfico de seres humanos; la necesidad de satisfacer las necesidades humanitarias inmediatas de las personas rescatadas y los polizones y de garantizar la protección de las personas en busca de asilo frente a peligros inmediatos y la concesión de un rápido acceso a procedimientos de determinación de la situación equitativos y eficientes en pleno cumplimiento del respeto del principio del no rechazo; y la necesidad de mantener la seguridad y la estabilidad en el transporte marítimo internacional.

96. La reunión estableció un sistema de centro de coordinación para facilitar una reacción más coordinada a los futuros casos de emergencia que requieren la adopción de medidas a nivel interinstitucional y consideró la conveniencia de establecer directrices: a) para que las utilicen sus miembros cuando se ponga en funcionamiento un grupo del mecanismo de coordinación para futuros casos de emergencia; y b) con respecto a las medidas que puedan desear adoptar los gobiernos en futuros casos de personas rescatadas en el mar que entrañen personas en busca de asilo y/o refugiados⁵². El ACNUR cree que, aun cuando el grupo interinstitucional sólo se ha reunido en esta ocasión, la relación de trabajo establecida entre los diferentes organismos participantes había contribuido a poner en marcha una cooperación sobre cuestiones de interés común. A principios de marzo de 2002 el ACNUR había celebrado una mesa redonda de expertos en Lisboa en la que participaron representantes del gobierno, la industria naviera, organizaciones internacionales, entre ellas la OMI, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos y la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, organizaciones no gubernamentales e instituciones científicas para examinar los problemas que plantean situaciones de rescate difíciles. La mesa redonda insistió, entre otras cosas, en la conveniencia de apoyar la integridad del régimen mundial de búsqueda y rescate y de los esfuerzos de cooperación internacionales para tener en cuenta de manera adecuada los complejos componentes de las situaciones de rescate que entrañan a personas en busca de asilo y a refugiados⁵³. El resultado de las iniciativas del ACNUR y la OMI fue examinado en una reunión oficiosa celebrada en Suecia en septiembre de 2002 por el Comité de Seguridad Marítima en diciembre de 2002 y por el Subcomité sobre radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento de la OMI en enero de 2003. Se han preparado proyectos de modificaciones de SOLAS y del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de la OMI (Convenio SAR) de 1979 para someterlos a la consideración del Comité de Seguridad Marítima en 2003⁵⁴.

97. La Asamblea General, en su resolución 57/141, acogió con agrado las iniciativas de la OMI, el ACNUR y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) para abordar la cuestión del tratamiento de las personas rescatadas en el mar. El ACNUR ha declarado que la aportación de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos y la Oficina de las Naciones Unidas sobre Estupefacientes y Delincuencia a estas iniciativas se debería haber destacado en la resolución para ilustrar el enfoque amplio de la cooperación interinstitucional.

2. Buques en peligro

98. Los incidentes que se produjeron con el petrolero *Castor* en diciembre de 2000 (véase A/57/57, párrs. 119 y 120) y el *Prestige* en diciembre de 2002 han puesto de manifiesto la necesidad de pautas claras con respecto a las medidas que han de adoptar los capitanes de los buques, los Estados ribereños y los Estados del pabellón cuando los buques necesitan asistencia en el mar. En consecuencia, la OMI ha prestado atención prioritaria al examen del problema de lugares de refugio para buques averiados y la adopción de las medidas necesarias para garantizar que en aras de la seguridad de la vida en el mar y de la protección del medio ambiente, los Estados ribereños revisen sus dispositivos para situaciones de emergencia con el fin de que se preste a esos buques cualesquiera asistencia y servicios requeridos.

99. A raíz de una decisión adoptada por el Comité de Seguridad Marítima en su 75º período de sesiones de que todo problema debe examinarse desde el punto de vista de la seguridad operativa, el Subcomité sobre Seguridad de la Navegación preparó dos resoluciones para sometérselas a la Asamblea. La primera incluye directrices en las que se recomiendan las medidas que han de adoptar los capitanes de los buques, los Estados ribereños y los Estados del pabellón cuando los buques necesitan asistencia. La segunda resolución recomienda el establecimiento por los Estados ribereños de servicios de asistencia marítima para que se movilicen cuando sea necesario. Las directrices sobre lugares de refugio están destinadas a ser utilizadas cuando un buque necesita asistencia, pero no está en juego la seguridad de vidas humanas. Cuando está en juego la seguridad de vidas humanas, las disposiciones del Convenio SAR deben aplicarse. Las directrices reconocen que cuando un buque ha sufrido un incidente, la mejor manera de evitar daños o contaminación a causa de su deterioro progresivo consiste en transferir su carga y su combustible y reparar la avería. Esa actividad se lleva a cabo más fácilmente en un lugar de refugio.

100. Una nueva directiva adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo impone a los Estados miembros la obligación de establecer planes, teniendo en cuenta las directrices de la OMI, para acoger a los buques en peligro en aguas sometidas a su jurisdicción. Esos planes deben contener los dispositivos y procedimientos necesarios para tener en cuenta las restricciones de funcionamiento y ambientales con el fin de garantizar que los buques en peligro puedan dirigirse de inmediato a un lugar de refugio a reserva de obtener la certificación de la autoridad competente. Se ha pedido a la Comisión Europea que examine la necesidad y posibilidad de adoptar medidas a nivel comunitario destinadas a facilitar la recuperación y la indemnización por los costos y daños incurridos para acoger a buques en peligro, con inclusión de las disposiciones adecuadas relativas al seguro o a otras garantías financieras.

V. La delincuencia en el mar

101. El terrorismo internacional, el crimen organizado transnacional y el tráfico ilícito de drogas figuran entre las amenazas y los problemas mundiales del siglo XXI con respecto a los cuales la Asamblea General ha pedido a las Naciones Unidas que estudien la forma y manera de promover, bajo su dirección, una actuación más global y coherente⁵⁵. El ataque terrorista contra el petrolero *Limburg* frente a las costas de Yemen en 2002 y el constante aumento del contrabando de emigrantes y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por el mar, que en general son obra de delincuentes organizados, demuestra que existe una dimensión marítima de

estas amenazas y retos mundiales. Las medidas adoptadas para combatir y suprimir estas y otras actividades delictivas en el mar, como la piratería y el robo a mano armada de buques, entraña un problema particularmente difícil para una industria mundial como la del transporte marítimo. La cooperación y la coordinación internacionales son, por consiguiente, un requisito previo fundamental para actuar con eficacia. Es alentador observar que un número cada vez mayor de regiones han señalado la necesidad de combatir las actividades delictivas en el mar entre sus prioridades de cooperación regional y han convenido en reforzar el intercambio de información y personal, la capacitación, la promoción de la creación de capacidad y la investigación conjunta⁵⁶.

A. Prevención y supresión de los actos de terrorismo contra los buques

102. El año pasado las Naciones Unidas intensificaron su labor en la lucha contra el terrorismo. El Consejo de Seguridad, en su resolución 1373 (2001) aprobada el 28 de septiembre de 2001, impuso a los Estados Miembros las obligaciones vinculantes de suprimir y prevenir el terrorismo, y estableció un Comité contra el Terrorismo para supervisar la aplicación de la resolución. En su quincuagésimo séptimo período de sesiones, la Asamblea General reafirmó que la cooperación internacional, al igual que las actividades de los Estados para luchar contra el terrorismo, deberían estar en armonía con los principios de la Carta de las Naciones Unidas, el derecho internacional y las convenciones y los convenios internacionales pertinentes⁵⁷. Por otro lado, en la prevención y supresión de los actos de terrorismo contra el transporte marítimo, conviene mantener un equilibrio entre la necesidad de adoptar medidas de protección para luchar contra la amenaza a la seguridad marítima, por un lado, y la necesidad de respetar el derecho internacional, en particular los derechos humanos, por el otro⁵⁸. Se debe buscar asimismo un equilibrio entre el endurecimiento de las medidas de seguridad y el mantenimiento de una corriente eficiente de comercio internacional.

103. Las nuevas medidas de seguridad ya están afectando a la industria del transporte marítimo; por ejemplo, los aseguradores marítimos han triplicado las primas que cobran a los petroleros que atraviesan las aguas del Yemen⁵⁹. Los Estados Unidos exigen ahora unos manifiestos detallados de la carga para el cargamento de contenedores destinados a sus puertos, que han motivado cambios importantes en el cargamento de los contenedores en los puertos principales, como Hong Kong⁶⁰. El nuevo Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS) tendrá una repercusión incluso mayor sobre la industria del transporte marítimo.

104. En la resolución 57/141, la Asamblea General acogió con agrado las iniciativas de la OMI para contrarrestar la amenaza del terrorismo contra la seguridad marítima y alentó a los Estados a respaldar plenamente ese empeño, con inclusión de la aprobación de modificaciones de SOLAS y del Código Internacional de Seguridad Marítima en la Conferencia de las Partes Contratantes en SOLAS de diciembre de 2002 (que está previsto entren en vigor en julio de 2004)⁶¹. En un nuevo capítulo XI-2 de SOLAS, en modificaciones de los capítulos existentes, por ejemplo, los capítulos V y XI-1, y en el Código ISPS se han introducido nuevas medidas para reforzar la seguridad marítima y prevenir y suprimir los actos de terrorismo contra la marina mercante. El objetivo del código es proporcionar un marco normalizado y coherente

para evaluar los riesgos, dando a los gobiernos la posibilidad de contrarrestar los cambios en la amenaza con cambios en la vulnerabilidad de los buques y las instalaciones portuarias. Las modificaciones del capítulo V (Seguridad de la navegación) de SOLAS contiene un nuevo calendario para la instalaciones de sistemas de información automática. Los buques distintos de los de pasajeros y los petroleros, de menos de 50.000 toneladas brutas, tendrán que incorporar un sistema de información automática a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

105. El capítulo XI vigente de SOLAS (Medidas especiales para mejorar la seguridad marítima) ha pasado a ser el capítulo XI-1. Su regla 1/3 se ha modificado para imponer la obligación de que los números de identificación de los buques estén marcados de una manera permanente en un lugar visible, sea en el casco del buque o en su superestructura, así como en su interior. Una nueva regla 1/5 exige que se expida a los buques un registro resumido continuo, que tiene por finalidad que se mantenga a bordo un registro del historial del buque. Este registro debe ser emitido por la administración y contener información como los nombres del buque y el Estado del pabellón, la fecha en que se matriculó el buque en ese Estado, el número de identificación del buque, el puerto en el que el buque está matriculado y el nombre del naviero o los navieros inscrito(s) y su dirección registrada. Todos los cambios tendrán que inscribirse en el registro resumido continuo en un plazo de tres meses con el fin de proporcionar información actualizada y en curso junto con el historial de los cambios.

106. Se ha añadido un nuevo capítulo XI-2 (Medidas especiales para mejorar la seguridad marítima) al capítulo XI-1 reenumerado. Tanto los Estados del pabellón como los Estados ribereños tienen que llevar a cabo evaluaciones de la seguridad de sus buques o instalaciones portuarias dentro de su territorio que prestan servicios a los buques dedicados a viajes internacionales, con arreglo a las cuales se elabora luego un plan de seguridad. Todos los buques deben estar dotados de un sistema de alerta, de conformidad con un calendario estricto establecido para que la mayoría de los buques dispongan de ese sistema en el 2004 y los buques restantes en el 2006. Los buques tendrán que llevar un certificado internacional de seguridad del buque que indique que han cumplido con las prescripciones del capítulo XI-2 de SOLAS y la parte A del Código ISPS. El buque está sometido a inspecciones de control del Estado del puerto, pero esas inspecciones normalmente no se extienden al examen del propio plan de seguridad del buque salvo en circunstancias especiales. Un Estado ribereño puede exigir a un buque que tenga la intención de entrar en alguno de sus puertos que notifique de antemano si cumple los requisitos. Las modificaciones de SOLAS y del Código ISPS representan un cambio importante en el enfoque de la industria marítima internacional de la cuestión de la seguridad en el sector del transporte marítimo. La Conferencia sobre SOLAS de diciembre de 2002 reconoció que ello puede suponer una carga adicional considerable para los gobiernos contratantes y aprobó las resoluciones que plantean la necesidad de prestar asistencia a los Estados.

107. La Asamblea General exhortó también a los Estados a que pasen a ser partes en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) y su Protocolo, e invitó a los Estados a participar en la revisión de esos instrumentos por el Comité Jurídico de la OMI con el fin de reforzar los medios de combatir esos actos ilícitos, entre ellos los actos de terrorismo, y exhortó además a los Estados a que adoptaran medidas adecuadas para garantizar la aplicación efectiva de esos instrumentos, en particular mediante la aprobación de

leyes, cuando proceda, destinadas a garantizar que existe un marco adecuado para hacer frente a incidentes de robos armados y actos terroristas en el mar⁶². El Comité Jurídico ha iniciado el examen de las posibles modificaciones del Convenio SUA y su Protocolo sobre la base de un documento de trabajo preparado por un grupo de correspondencia.

B. Piratería y robos a mano armada contra buques

108. El Comité de Seguridad Marítima señaló recientemente que, si bien después del 11 de septiembre de 2001 se había prestado particular atención a la seguridad marítima, la cuestión de la piratería y de los robos a mano armada contra los buques seguía constituyendo una mancha negra en la imagen de la industria naviera en conjunto. Durante los primeros 10 meses de 2002 se había producido un aumento del 20% en el número de actos de este tipo notificados a la OMI (315), en comparación con la cifra del mismo período en 2001 (263). Doce buques habían sido objeto de actos de piratería y 8 habían desaparecido. Los informes indican que las zonas más afectadas eran el Lejano Oriente, en particular el mar del sur de China y los estrechos de Malaca, el Océano Índico, el Caribe, América del Sur (Pacífico y Atlántico) y África occidental y oriental⁶³. La Asamblea General, en su resolución 57/141 exhortó una vez más a todos los Estados y órganos internacionales competentes a cooperar para prevenir y luchar contra la piratería y el robo a mano armada en el mar mediante la adopción de medidas, incluidas las relacionadas con la prestación de asistencia para la creación de capacidad, la prevención, la presentación de informes y la investigación de los incidentes, y el procesamiento de los supuestos autores de esos delitos, de conformidad con el derecho internacional, y mediante la promulgación de normas legislativas nacionales, así como mediante la capacitación de la gente de mar, el personal portuario y el personal encargado del cumplimiento, proporcionando buques y equipo encargados del cumplimiento y velando por que no se efectúe la matriculación fraudulenta de buques. Por otro lado, la Asamblea pidió una vez más a los Estados y a las entidades privadas competentes que cooperasen plenamente con la OMI, con inclusión de la presentación de informes sobre los incidentes a la organización y mediante la aplicación de sus directrices sobre la prevención de ataques de piratería y robos a mano armada.

C. Tráfico de migrantes

109. El Centro para la Prevención Internacional del Delito informa que el tráfico de migrantes sigue constituyendo un grave problema en términos de derechos humanos, lucha contra la delincuencia y cuestiones marítimas. La Organización Internacional para las Migraciones en su aportación al presente informe explicaba que uno de sus objetivos estratégicos era ayudar a los Estados migrantes a hallar soluciones a los problemas y causas de la migración irregular, que considera requiere una respuesta global. Hacen falta medidas preventivas y represivas. Su objetivo en la lucha contra el tráfico se define como “restringir el tráfico de migrantes y proteger los derechos de los migrantes que están atrapados en su práctica”.

110. Los Estados han concentrado su interés más inmediato en la intensificación de las medidas de cumplimiento. En 2002 las autoridades españolas detuvieron a 16.504 refugiados transportados en botes a sus costas, cifra que representa un 11 por ciento menos que en 2001. La mayoría fueron recogidos en las Canarias, en lugar de

en el estrecho de Gibraltar, que había sido la ruta principal de entrada ilegal en España en 2001, antes de que se adoptaran medidas más estrictas de cumplimiento. El número de repatriaciones aumentó en el 63,7% en 2002 hasta llegar a la cifra de 79.467, a un ritmo de 204 personas al día⁶⁴. Se ha estimado que alrededor de 4.000 personas se habían ahogado en el estrecho de Gibraltar y en las aguas adyacentes del Atlántico desde 1997⁶⁵.

111. España, Italia y Grecia se considera que son los principales objetivos de la migración en la Unión Europea. Las dos terceras partes aproximadamente de los migrantes que entran en Europa desde Asia, África y el Oriente Medio lo hacen a través de los mares Egeo y Mediterráneo. Recientemente casi 5.000 migrantes, la mayoría de ellos procedentes del Iraq y el Pakistán, llegaron en el plazo de una semana. Grecia estaba particularmente preocupada por la oleada potencial de refugiados desde el Iraq, de producirse una guerra, y pidió a otros países europeos que concertaran un acuerdo para “repartirse la carga”⁶⁶. Barcos de cinco naciones europeas (España, el Reino Unido, Francia, Italia y Portugal) han empezado a patrullar por el Mediterráneo en un intento por luchar contra la migración ilegal. Funcionarios encargados del cumplimiento de la reglamentación tendrán la facultad de subir a bordo de cualquier buque sospechoso y de escoltarlo hasta el puerto europeo más próximo, de ser necesario⁶⁷.

112. La Asamblea General, en su resolución 57/141, exhortó a los países que todavía no lo habían hecho a pasar a ser partes en el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire y a adoptar las medidas adecuadas para garantizar su aplicación eficaz. Tomando nota del problema creciente de la inseguridad del transporte marítimo en general, y el tráfico ilícito de migrantes, en particular, la Asamblea instó a los Estados Miembros a que obrasen de manera mancomunada y a que cooperasen con la OMI para reforzar las medidas encaminadas a prevenir la partida de buques dedicados al tráfico ilícito de migrantes. Las medidas provisionales de la OMI para combatir las prácticas inseguras relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes ilegales por mar (MSC/Circ.896/Rev.1) recomiendan que un Estado debe evitar que un buque que se encuentra en su puerto zarpe si: a) obviamente está en condiciones que violan principios fundamentales de la seguridad en el mar, en particular los del Convenio SOLAS, o b) no está tripulado o equipado de manera adecuada ni tiene licencia para transportar pasajeros en viajes internacionales y, en consecuencia, constituye un grave peligro para las vidas o la salud de las personas a bordo, con inclusión de las condiciones de embarque y desembarque.

VI. Recursos marinos, medio marino y desarrollo sostenible

113. Según se declara en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible,

“Los océanos, los mares, las islas y las zonas costeras constituyen un componente integrado y esencial del ecosistema terrestre y son fundamentales para la seguridad alimentaria mundial y para sostener la prosperidad económica y el bienestar de muchas economías nacionales, especialmente en los países en desarrollo. Para asegurar el desarrollo sostenible de los océanos es preciso establecer una coordinación y cooperación eficaces, incluso en los planos mundial y regional, entre los organismos pertinentes ...”⁶⁸.

114. El 20 de diciembre de 2002 la Asamblea General aprobó la resolución 57/253, titulada “Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible” en la que hizo suya la

Declaración de Johannesburgo sobre el Desarrollo Sostenible⁶⁹ y el Plan de Aplicación de Johannesburgo⁷⁰ y decidió adoptar el desarrollo sostenible como un elemento esencial del marco institucional de las actividades de las Naciones Unidas, en particular para el logro de las metas de desarrollo internacionalmente convenidas, con inclusión de las que figuran en la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas⁷¹. La Asamblea pidió también la aplicación de los compromisos, programas y objetivos sujetos a plazos establecidos en la cumbre, e instó a los gobiernos y a todas las organizaciones internacionales y regionales competentes, a los organismos y a las instituciones, así como a los grupos principales, a adoptar medidas urgentes para lograr un seguimiento y una aplicación eficaces de los resultados de Johannesburgo.

115. En la misma fecha la Asamblea General aprobó también la resolución 57/262, titulada “Ulterior ejecución del Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo”, en la que decidió convocar una reunión internacional en 2004, en aplicación de la recomendación de la Cumbre de Johannesburgo para realizar un examen global de la aplicación del Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo⁷². Mauricio se ofreció a acoger la reunión.

116. En su resolución anual sobre el tema “Los océanos y el derecho del mar”, la Asamblea General acogió con beneplácito el Plan de Aplicación de Johannesburgo y los compromisos en él enunciados en relación con las medidas a todos los niveles, dentro de plazos específicos respecto de ciertos objetivos, para velar por el desarrollo sostenible de los océanos. La Cumbre Mundial recomendó que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible examinase y supervisase la ulterior aplicación de los compromisos contenidos en el Plan de Aplicación. El 11º período de sesiones de la Comisión se celebrará en Nueva York del 29 de abril al 9 de mayo de 2003.

A. Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos

117. Las pesquerías de captura marinas del mundo están actualmente en una encrucijada. Como resultado de una evolución que ha durado los últimos 50 años marcada por numerosas dificultades institucionales, jurídicas, tecnológicas y biológicas, que han producido un cambio de la demanda, y unos entornos políticos, sociales y económicos poco estables en el sector, las pesquerías marinas tienen ahora que equilibrar las necesidades contrapuestas de los beneficios económicos a corto plazo y los beneficios sociales en la utilización de los recursos de la pesca y la necesidad de garantizar la sostenibilidad a largo plazo de esos recursos. Como resultado de ello, el método internacional de ordenación pesquera se ha modificado radicalmente. Desde la producción y expansión de la pesca por medio de la explotación de los recursos antiguos y nuevos, actualmente se pone el acento en un método orientado hacia la conservación, que integra en la ordenación de la pesca amplios objetivos de conservación más allá de la pesca, con inclusión de la consideración de los efectos de las actividades pesqueras en el ecosistema marino en conjunto. El marco jurídico y político de ese enfoque está constituido por acuerdos jurídicamente vinculantes así como por los instrumentos voluntarios adoptados en aplicación de las recomendaciones contenidas en el capítulo 17 del Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992. Éstas incluyen el acuerdo sobre las poblaciones de peces de las Naciones Unidas, el Acuerdo de cumplimiento de la FAO, el Código de Conducta para la pesca responsable y sus planes de acción internacionales conexos, y el Mandato de Yakarta sobre la conservación y

el aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica marina y costera. Algunos de estos instrumentos están en una fase inicial de aplicación, mientras que la aplicación de otros todavía no ha comenzado. Sin embargo, en el Plan de Aplicación de Johannesburgo surgió un consenso en el sentido de que todos los instrumentos se deben aplicar para velar por la pesca sostenible y promover la conservación y ordenación de los océanos⁷³.

1. El Acuerdo sobre las poblaciones de peces de las Naciones Unidas

118. La Asamblea General, en su resolución 57/143 de 12 de diciembre de 2002, pidió al Secretario General que convocara una segunda ronda de consultas oficiosas con los Estados que han ratificado o se han adherido al Acuerdo sobre las poblaciones de peces de las Naciones Unidas, para examinar la aplicación nacional, subregional, regional y mundial del Acuerdo, y para formular una recomendación adecuada a la Asamblea General en su quincuagésimo octavo período de sesiones. Esta segunda reunión oficiosa se celebrará a finales de julio de 2003.

119. En su primera reunión oficiosa, celebrada en julio de 2002, las partes en el Acuerdo sobre las poblaciones de peces de las Naciones Unidas declararon que el aspecto más importante de la aplicación del Acuerdo era el programa de asistencia con múltiples componentes de los Estados partes en desarrollo, de conformidad con la parte VII del Acuerdo. Indicaron asimismo que uno de los componentes de ese programa sería el establecimiento de un fondo voluntario dedicado al logro de los objetivos establecidos en los artículos 25 y 26 del Acuerdo.

120. En consecuencia, los Estados partes decidieron que una de las cuestiones fundamentales de la segunda reunión oficiosa consistiría en el examen del mandato del fondo fiduciario voluntario para la aplicación de la parte VII del Acuerdo. La Asamblea General hizo hincapié en que se estudiaría la posibilidad de que las primeras actividades que se realizaran por medio de dicho Fondo fueran las siguientes: a) facilitar la participación de los Estados partes en desarrollo en las organizaciones y los arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera correspondientes; b) ayudar a sufragar los gastos de viaje relacionados con la participación de los Estados partes en desarrollo en las reuniones de las organizaciones mundiales de que se trate; c) apoyar las negociaciones actuales y futuras para crear nuevas organizaciones y arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera en zonas en las que no existan dichos órganos y fortalecer las organizaciones y arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera existentes; d) crear capacidad para la realización de actividades en sectores fundamentales como la supervisión, el control y la vigilancia, la recopilación de información y la investigación científica; e) intercambiar información y experiencias en la aplicación del Acuerdo; y f) prestar asistencia en materia de desarrollo de los recursos humanos y asistencia técnica⁷⁴. Otros temas importantes de las consultas incluirían la aplicación del criterio de precaución y las cuestiones de aplicación y cumplimiento.

121. Para facilitar los debates se pidió al Secretario General que preparara un estudio sobre las actividades actuales relacionadas con la parte VII del Acuerdo, con inclusión de una encuesta y un análisis de los programas de asistencia actuales en marcha en apoyo de los principios de la parte VII. Además, se le invitó a que preparara una encuesta sobre las actividades relacionadas con la aplicación del Acuerdo, sobre la base de la información proporcionada voluntariamente por los Estados Partes y los Estados no Partes, las organizaciones y los arreglos

subregionales o regionales de ordenación pesquera, con miras a estimular por medio de ese mecanismo un mayor intercambio de información con respecto a la aplicación del Acuerdo⁷⁵.

2. Medidas destinadas a combatir las actividades de pesca ilícitas, no declaradas y no reglamentadas

122. La pesca ilícita, no declarada y no reglamentada es uno de los principales problemas que afronta la gobernanza de la pesca. Por esta razón el Comité de Pesca (COFI) de la FAO adoptó en marzo de 2001 el Plan de Acción Internacional para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada se siguió abordando en un amplio conjunto de foros nacionales, regionales e internacionales. El Plan de Acción Internacional se ha difundido ampliamente y se está instando a los Estados y a las organizaciones y los arreglos de ordenación de la pesca regionales a que adopten medidas para aplicarlo. En 2002 la FAO publicó la Directriz Técnica N° 9 relativa a la aplicación del Plan de Acción Internacional para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, con miras a ayudar a los funcionarios públicos en la elaboración de los planes nacionales que se solicitaba que se adoptaran en el Plan de Acción Internacional. Una versión escrita en idioma sencillo del Plan de Acción Internacional titulada “Prevención de la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada” se distribuyó a las comunidades de pescadores y a los pescadores individuales para sensibilizarlos acerca de las cuestiones y la importancia de ese tipo de pesca.

123. La FAO ha seguido evaluando la conexión entre las subvenciones, la capacidad pesquera y la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada⁷⁶, colaborando con Estados y con organizaciones y arreglos de ordenación pesquera regionales para reforzar las redes de supervisión, control y vigilancia regionales e internacionales para informar y difundir información, en tiempo real, acerca de las actividades de los pescadores ilícitos, no declarados y no reglamentados. Está también supervisando los acontecimientos mundiales en la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada y está informando sobre estos acontecimientos en los foros de las Naciones Unidas y de la FAO. La FAO presentó su primer informe parcial sobre los logros en aplicación del programa de acción internacional para la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada en el 25° período de sesiones del Comité de Pesca (febrero de 2003), junto con su informe sobre la aplicación del Código de Conducta. La FAO está también planificando una reunión de países que funcionan con matrículas abiertas, los llamados Estados de pabellón de conveniencia, en 2003 para acentuar la sensibilización de esos Estados acerca de los efectos que sus buques están produciendo en la pesca mundial.

124. En noviembre de 2002 la FAO hospedó una consulta de expertos para examinar las medidas adoptadas por el Estado del puerto para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La consulta elaboró un proyecto de memorando de entendimiento sobre las medidas adoptadas por los Estados del puerto para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y recomendó que la FAO:

a) Convocara una consulta técnica para abordar los principios y directrices relativos al establecimiento de un memorando de entendimiento regional sobre las medidas adoptadas por los Estados del puerto para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada;

b) Elaborar y poner en práctica programas de asistencia para facilitar el desarrollo de los recursos humanos y el fortalecimiento institucional, con inclusión de asistencia jurídica, en los países en desarrollo con el fin de promover la aplicación plena y eficaz de las medidas del Estado del puerto para combatir la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada;

c) Considerar la conveniencia de establecer una base de datos relativa a las medidas pertinentes del Estado del puerto.

125. En noviembre de 2002 igualmente, España, en colaboración técnica con la FAO y con la ayuda de la Unión Europea, convocó una conferencia internacional sobre pesca ilícita, no declarada y no reglamentada para examinar las medidas destinadas a hacer frente a ese tipo de pesca en los planos nacional y mundial. España presentó su plan de acción nacional para combatir la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada.

126. El Plan de Aplicación de las decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Johannesburgo, declaró que para lograr la pesca sostenible se deberían adoptar medidas para elaborar con carácter urgente y aplicar planes de acción nacionales y regionales con el fin de poner en práctica el programa de acción internacional relativo a la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada para 2004 y establecer una supervisión, presentación de informes e imposición del cumplimiento eficaces, así como el control de los buques de pesca, con inclusión de los Estados del pabellón, para promover el plan de acción. Instó también a la comunidad internacional a eliminar las subvenciones que contribuían a la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada y a la capacidad excesiva, al mismo tiempo que se completaban las medidas emprendidas en la Organización Mundial del Comercio (OMC) para aclarar y mejorar sus disciplinas sobre las subvenciones a la pesca, teniendo en cuenta la importancia del sector para los países en desarrollo⁷⁷.

127. La Asamblea General, en su quincuagésimo séptimo período de sesiones, se pronunció también en varias ocasiones sobre la lucha mundial desencadenada por la comunidad internacional contra la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada. En la resolución 57/141 la Asamblea exhortó a los Estados a que adoptaran todas las medidas necesarias para aplicar el plan de acción internacional aprobado por el Comité de Pesca de la FAO con el fin de prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, entre otras formas mediante las organizaciones y los mecanismos pertinentes, regionales y subregionales, de ordenación de la pesca. En su resolución 57/142, de 12 de diciembre de 2002, titulada “Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y en la alta mar, pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, capturas incidentales y descartes en la pesca y otras cuestiones”, la Asamblea reiteró las recomendaciones convenidas en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible. Además, invitó a la FAO a continuar sus arreglos cooperativos con los organismos de las Naciones Unidas sobre la aplicación del plan de acción internacional relativo a la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada y que informara al Secretario General sobre las prioridades de cooperación y coordinación en esa labor, y afirmó la necesidad de reforzar el marco jurídico internacional para la cooperación intergubernamental en la ordenación de las poblaciones de peces y en la lucha contra la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, de una manera compatible con el derecho internacional. Se decidió unificar todas las cuestiones relacionadas con la pesca en un único subtema titulado “La pesca sostenible, incluso por medio 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 sus instrumentos conexos”. Esto promoverá el enfoque integrado en esta difícil esfera.

3. Organizaciones regionales de ordenación de la pesca

128. Desde principios de los años noventa, la comunidad internacional ha aprobado varios instrumentos para mejorar el marco jurídico de la ordenación de la pesca establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁷⁸. Todos estos instrumentos tratan de cuestiones contemporáneas como la buena administración de los recursos de la pesca; el exceso de capacidad de la flota y la explotación excesiva de los recursos; la captura accidental y los descartes; la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada; la supervisión, el control, la vigilancia y el cumplimiento; medidas para mejorar la recopilación de datos; la aplicación del criterio de precaución y el enfoque basado en el ecosistema; así como la función esencial que las organizaciones y los arreglos de ordenación de la pesca subregionales y regionales podían desempeñar para abordar estas cuestiones. Sin embargo, es sabido que los órganos pesqueros regionales sólo han tenido éxito en cierta medida en la conservación de los recursos sometidos a su competencia, debido, entre otras razones, a las insuficiencias de sus mandatos de conservar y ordenar los recursos y a su incapacidad para adoptar medidas reguladoras, incluso con respecto a sus propios miembros.

129. Ante esta situación, en 1997 el Comité de Pesca de la FAO acordó que todas las organizaciones y mecanismos regionales pertinentes de ordenación de la pesca deberían ser revisados y evaluados por sus miembros para determinar las medidas que se han de adoptar para reforzarlos. El Comité insistió en que debería existir una estrecha coordinación entre la FAO y los órganos pesqueros regionales no pertenecientes a la FAO, así como con otras organizaciones que se ocupan de las cuestiones pesqueras⁷⁹. En consecuencia, se celebró en Roma en febrero de 1999 una reunión de órganos y mecanismos pesqueros regionales de la FAO y no pertenecientes a la FAO para examinar tres temas principales: las principales cuestiones que influyen en el rendimiento de las organizaciones pesqueras regionales; un enfoque multifacético de la presentación de informes sobre la situación y las tendencias de la pesca; y los órganos pesqueros regionales como vehículos de la buena administración de la pesca. Esa reunión llegó a conclusiones sobre la importancia del criterio de precaución con respecto a la ordenación y el buen gobierno de la pesca y sobre la participación de todos los interesados en la elaboración de medidas de ordenación, así como con respecto a la urgencia de proseguir el ajuste de sus mandatos, estructuras y políticas para responder con mayor eficacia a las dificultades que afronta la pesca en el mundo⁸⁰. En su segunda reunión, celebrada en febrero de 2001, los órganos y mecanismos pesqueros regionales de la FAO y no pertenecientes a la FAO examinaron algunos factores externos que podían influir en su labor y en la ordenación de la pesca, como la contaminación causada por actividades de origen terrestre; la cooperación en la presentación mundial de informes sobre las tendencias y la situación de la pesca; la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada; los cambios introducidos en los criterios de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) con respecto a la enumeración de los recursos acuáticos explotados comercialmente; y las posibilidades y dificultades de

coordinar las actividades relacionadas con la ordenación de la pesca basada en el ecosistema⁸¹.

4. Otras actividades de la FAO

a) Sistemas de vigilancia de buques y vigilancia por satélites

130. En 2002 la FAO celebró con éxito un seminario sobre los sistemas de vigilancia de buques en el Senegal con respecto a los países de la Comisión Subregional de Pesquerías (Cabo Verde, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Senegal y Sierra Leona). La FAO proyecta realizar una serie de seminarios similares sobre los sistemas de vigilancia de buques en África occidental, África oriental, América Central, el Cercano Oriente y Asia sudoriental. La FAO está también elaborando una legislación modelo sobre los sistemas de vigilancia de buques, que ayudará a los países a introducir rápidamente una legislación en apoyo de medidas relacionadas con ese sistema. En diciembre de 2002 la FAO encargó un estudio para evaluar la realización de cuadernos de bitácora electrónicos para registrar los datos sobre las capturas, con particular referencia a la forma en que esos cuadernos podrían incorporarse al sistema de vigilancia de buques. La FAO se propone celebrar en 2003 una consulta de expertos sobre las formas de presentación de los datos y los procedimientos del sistema de vigilancia de buques. La consulta tendrá por objeto garantizar la compatibilidad entre los diferentes sistemas que se están elaborando.

131. La FAO ha advertido un aumento de la utilización de los sistemas de vigilancia de buques de pesca en los últimos cinco años: mientras que en 1998 se estima que sólo cinco o seis países utilizaban sistemas de vigilancia de buques para supervisar las actividades de 2000 barcos de pesca, en 2002 esos sistemas se estaban utilizando en 70 países para vigilar 20.000 buques. Todos los países con recursos pesqueros sustanciales están actualmente aplicando sistemas de vigilancia de buques; y los países que actualmente no cuentan con sistemas de ese tipo son casi todos ellos países en desarrollo. Otro cambio importante es la utilización de sistemas de vigilancia de buques por organizaciones regionales de ordenación pesquera en sus esferas de regulación para establecer un régimen de vigilancia en la alta mar. La Comisión de Pesca del Atlántico Nordoriental y la Organización de Pesca del Atlántico del Norte impusieron a todos los buques y a sus miembros la obligación de informar por medio del sistema de vigilancia de buques a su Estado del pabellón y a las organizaciones regionales de ordenación de la pesca cuando estaban en la zona de regulación (es decir, mientras se encontraban dentro de la zona geográfica pero fuera de los límites de 200 millas marinas de la zona económica exclusiva). La Comisión del Atún para el Océano Índico ha aprobado una resolución en la que exige a los miembros que apliquen el sistema de vigilancia de buques en el 10% de sus buques de más de 20 metros de eslora desde mediados de 2003. La Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico y la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico están considerando la posibilidad de adoptar medidas similares.

132. Además se están introduciendo cuadernos de bitácora electrónicos con el fin de que el sistema de vigilancia de los buques pueda también dar información sobre las capturas además de datos sobre la posición del barco. Esta innovación introduce la posibilidad de la ordenación de la pesca en tiempo real, para lo que se están adoptando medidas de inmediato. Los cuadernos de bitácora electrónicos se están actualmente utilizando en Australia, el Canadá, los Estados Unidos de América e

Islandia (Pacífico del Norte) y la Comunidad Europea los introducirá en buques superiores a 24 metros de eslora en 2004. Una esfera importante de desarrollo complementario es el uso de vigilancia por satélites para detectar la presencia de barcos de pesca de los que no se ha dado noticia por el sistema de vigilancia de buques. Ya se está utilizando en Australia, y la Comunidad Europea; Islandia, el Canadá y Noruega han estado realizando estudios experimentales sobre la vigilancia por satélite (radar de síntesis de apertura) con el Centro Común de Investigación Europeo en los últimos años. Estos métodos se podrán incorporar a las actividades de supervisión, control y vigilancia en las pesquerías de la CE en 2004.

b) Subsidios a la pesca

133. En 2002 la FAO prosiguió el estudio del tema de los subsidios a la pesca en cumplimiento del mandato recibido en el 24º período de sesiones del Comité de Pesca que otorgaba a la FAO la función principal en la promoción de la cooperación y la coordinación entre las organizaciones intergubernamentales de su labor sobre los subsidios a la pesca. En julio de 2002, la FAO acogió a la segunda reunión especial de organizaciones intergubernamentales sobre programas de trabajo relacionados con subvenciones a la pesca (Roma, 4 y 5 de julio de 2002)⁸² para facilitar la posibilidad de intercambiar información con respecto a las actividades en curso, crear sinergias y evitar duplicaciones de trabajo⁸³.

134. Además la FAO siguió supervisando el rendimiento económico de la pesca de captura, y lo amplió para incluir también un examen de las subvenciones. Los resultados figuraban en un documento técnico y se destacaban en el Estado de la Pesca y la Acuicultura Mundiales, 2002⁸⁴. La Consulta de Expertos de la FAO celebrada en diciembre de 2002⁸⁵ recomendó encarecidamente que la FAO respaldase la utilización del proyecto de guía para determinar, evaluar e informar sobre los subsidios en la industria de la pesca, establecido por la consulta, que podría publicarse en 2003. La consulta sugirió asimismo que la FAO mejorase las pautas sobre la evaluación de los subsidios que: a) produzcan efectos a largo plazo y a corto plazo; b) puedan producirse como consecuencia de la pasividad del gobierno; y c) puedan estar vinculadas a la fijación de los precios de los recursos. Por otro lado, recomendó que la FAO emprendiera una labor analítica sobre las repercusiones y suministrara un asesoramiento general sobre la manera de realizar ese trabajo. Tras un examen de las conclusiones y recomendaciones de la Consulta de Expertos acerca de la determinación y evaluación de los subsidios en el sector pesquero y de la información sobre ellos, realizado por el Comité de Pesca de la FAO en febrero de 2003, el Comité acordó que la FAO debía convocar en 2004 una consulta técnica sobre tales subsidios. También acordó que la consulta técnica había de prepararse en cooperación con otras organizaciones internacionales competentes y que su labor debía centrarse en los efectos de los subsidios sobre la sostenibilidad de los recursos pesqueros, y en particular en sus efectos sobre el exceso de capacidad, la pesca excesiva y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

c) Ordenación de la capacidad pesquera

135. Desde la adopción del Plan de Acción Internacional para la Ordenación de la Capacidad Pesquera por el Comité de Pesca en febrero de 1999, el Plan de Acción se ha difundido ampliamente y numerosos países y organizaciones de ordenación pesquera regionales han adoptado medidas de aplicación. La FAO ha empezado a elaborar una documentación técnica relativa a la medición y evaluación de la capacidad

pesquera y a las cuestiones de política que se plantean en las medidas que es posible adoptar para la ordenación y reducción con el tiempo de esa capacidad. Ha estado asimismo colaborando con determinadas organizaciones regionales de ordenación pesquera para evaluar los problemas y establecer políticas de ordenación de la capacidad pesquera. Como la ordenación de la capacidad pesquera es una de las principales dificultades que afronta el buen gobierno de la pesca y como se ha abordado cada vez con más intensidad en el último decenio en un amplio conjunto de foros nacionales e internacionales, habrá que mantener un esfuerzo sostenido para supervisar los progresos realizados en la aplicación del plan de acción internacional y la FAO informará al respecto sobre esos progresos en el 25º período de sesiones del Comité de Pesca.

136. Entre otras actividades ya completadas o que va a realizar la FAO cabe mencionar las siguientes:

- a) La organización en 2002 y 2003 de una serie de estudios monográficos sobre la ordenación de la capacidad pesquera en América Latina;
- b) La organización en octubre de 2002 de un seminario sobre supervisión, evaluación y ordenación de la capacidad pesquera en la zona adriática del Mediterráneo (por medio del proyecto Adriamed en apoyo de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo);
- c) La organización en octubre de 2002 de una consulta de expertos titulada “Catalización de la transición hacia el abandono de la capacidad excesiva en las pesquerías marinas”;
- d) La iniciación de un proyecto trienal importante sobre la ordenación de la capacidad de pesca de atún en 2002, realizado en colaboración con las organizaciones regionales de ordenación de la pesca del atún.

d) Ordenación de las poblaciones de peces compartidas (transfronterizas y transzonales)

137. El Gobierno de Noruega, en cooperación con la FAO, convocó una consulta de expertos de Noruega-FAO sobre la ordenación de las poblaciones de peces compartidas en Bergen, en octubre de 2002⁸⁶, con el objetivo de mejorar las modalidades y los mecanismos de ordenación de las poblaciones de peces compartidas y de mejorar la comprensión de los problemas planteados. El impulso para la celebración de la consulta se basaba en el hecho de que la conservación y ordenación eficaces de poblaciones de peces compartidas, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 63 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, representa una dificultad constante para los Estados y las organizaciones o los mecanismos regionales de ordenación pesquera en sus esfuerzos por lograr soluciones sostenibles a largo plazo con respecto a esas poblaciones. La Consulta de Expertos llegó a varias conclusiones importantes, en particular:

- a) Que existe la necesidad de dispositivos de ordenación cooperativos que sean lo suficientemente flexibles para poder absorber conmociones imprevisibles resultantes de la variabilidad natural, el cambio climático u otras perturbaciones ecológicas o económicas imposibles de prever;

b) Que el aprovechamiento compartido de los beneficios de la pesca no se debe limitar a asignaciones de la captura permisible total, o su equivalente, a las flotas nacionales;

c) Que se debe tomar en consideración también la utilización de los que la Consulta de Expertos ha designado como “facilitadores de la negociación” o “pagos accesorios”, como el tráfico de cuotas, o los acuerdos de acceso mutuo. Esto permitiría una ampliación del alcance de la negociación de las asignaciones, contribuiría al cumplimiento de los compromisos cuando existen diferencias en las metas de ordenación de los Estados/las entidades cooperantes y mejoraría la flexibilidad y la capacidad de adaptación de los dispositivos de cooperación a lo largo del tiempo;

d) Que los problemas de aplicación y cumplimiento son mucho más complejos en el caso de la pesca compartida que los que se plantean cuando la pesca no se comparte.

138. Con respecto a la ordenación cooperativa de las poblaciones de peces compartidas, con arreglo al Acuerdo sobre las poblaciones de peces de las Naciones Unidas y al párrafo 2 del artículo 63 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Consulta de Expertos señaló dos asuntos trascendentales: a) la cuestión de los nuevos miembros o participantes en las organizaciones sobre los mecanismos regionales de ordenación pesquera; y b) saber qué constituye de hecho un interés “real” de un Estado en la pesca de poblaciones compartidas. La consulta examinó los métodos que actualmente se están utilizando para abordar la cuestión de los nuevos miembros o participantes.

5. Pesca de la ballena

139. La Comisión Ballenera Internacional (CBI) celebró su 54ª reunión anual en Shimonoseki, Japón, en mayo de 2002 para estudiar entre otras cosas: la afiliación de Islandia; los límites de la captura comercial de ballenas; un plan de ordenación revisado; los santuarios; los límites de captura de ballenas para la subsistencia de los aborígenes; la situación de las ballenas; los permisos científicos; los métodos de matar a las ballenas y las cuestiones de bienestar conexas; las investigaciones ambientales; y los cetáceos pequeños.

140. La Comisión renovó su decisión de 1982, que había entrado en vigor a partir de las temporadas de 1985/1986, de que los límites de toda la captura comercial de ballenas se fijaran en cero. Noruega había formulado objeciones a la prohibición y ejercido su derecho de fijar límites nacionales de captura para sus actividades costeras de captura de ballenas enanas (*balaenoptera acutorostrata*). Como en años anteriores la Comisión no aprobó una propuesta del Japón de que se le otorgara una cuota de alivio provisional de 50 ballenas enanas para su pesca comunitaria de la ballena en las costas. La Comisión indicó también que, si bien había respaldado un procedimiento de ordenación revisado con respecto a la captura comercial de la ballena, quedaban por completar varios asuntos, entre ellos la especificación de un sistema de inspección y observación (el plan de ordenación revisado) antes de que pudiera considerar la conveniencia de establecer límites a la captura distintos de cero. Sin embargo, la Comisión convino en nuevos límites de captura con respecto a varias poblaciones sometidas a la pesca para la subsistencia de los aborígenes, como los del Pacífico nordoriental la ballena gris (capturada por las poblaciones cuyas necesidades aborígenes y tradicionales de subsistencia se han reconocido); la rorqual de aleta de Groenlandia occidental (capturada por los groenlandeses); la ballena

enana de Groenlandia occidental (capturada por los groenlandeses); la ballena enana de Groenlandia oriental (capturada por los groenlandeses); y la ballena jorobada (capturada en San Vicente y las Granadinas). Además, a pesar del acuerdo del Comité Científico de que la ballena franca de cabeza arqueada está en condiciones de soportar captura, y el reconocimiento de las necesidades culturales, nutricionales y de subsistencia tanto de los esquimales de Alaska como de las poblaciones nativas de Chukotka, una propuesta encaminada a seguir incluyendo una disposición que permitiera esas capturas no obtuvo la mayoría necesaria. Algunos de los países que rechazaron esa asignación dijeron que estimaban que también debía asignarse al Japón una captura de ballenas a nivel de subsistencia para sus comunidades balleneras costeras. Además, estimaban que existía una incertidumbre científica en cuanto a la capacidad de la población de ballenas francas de cabeza arqueada de soportar los niveles de captura solicitados.

141. Las propuestas de establecer santuarios de la ballena en el Pacífico Sur y el Atlántico Sur no obtuvieron la mayoría de los tres cuartos de los votos necesaria para su adopción. Análogamente, una propuesta de modificar la disposición relativa al santuario del Océano Austral no fue aprobada. En lo que se refiere a la situación de las ballenas, el Comité Científico indicó que, a pesar de un largo período de protección, varias poblaciones de grandes ballenas seguían estando sumamente en peligro, y eran de 500 o menos. Éstas comprendían todas las poblaciones de ballenas francas de cabeza arqueada aparte de las de los mares de Bering-Chukchi Beaufort que ascendían a 9.000; las ballenas grises del Pacífico occidental (las del Pacífico oriental, por el contrario, ascendían a más de 17.000); todas las poblaciones de la ballena franca boreal, y varias poblaciones de ballenas azules. El Comité también indicó que algunas de estas pequeñas poblaciones de ballenas francas de cabeza arqueadas del Ártico habían estado sometidas a capturas directas fuera del ámbito de las reglamentaciones de la Comisión ballenera Internacional, o a muertes por chocar con los buques o a capturas accesorias por aparejos de pesca.

142. En una reunión especial de la CBI celebrada en Cambridge, Reino Unido, en octubre de 2002, la Comisión aceptó una cuota de ballenas de cabeza arqueada para la pesca de subsistencia de los esquimales de Alaska y las poblaciones nativas de Chukotka en 2003-2007. Aunque en el Japón la Comisión había rechazado la solicitud de Islandia de pasar a ser parte en la Convención, en Cambridge se autorizó la incorporación de Islandia con una reserva relativa a la moratoria de la pesca comercial de ballenas. La Comisión rechazó una vez más un proyecto de resolución presentado por el Japón con el objetivo de promover un debate sobre el otorgamiento de una cuota de alivio provisional para la actividad ballenera costera de ese país y para llegar rápidamente a una solución al respecto.

6. Diversidad biológica marina y costera

143. Los entornos marino y costero contienen diversos hábitat que sustentan una abundancia de vida marina. La diversidad biológica (biodiversidad) marina es de hecho mayor en el mar que en tierra o en las aguas dulces⁸⁷. Entre otros ejemplos de comunidades marinas y costeras cabe mencionar los manglares, los arrecifes de coral, las algas marinas, las algas, las comunidades pelágicas y de alta mar y las comunidades de aguas profundas. La biodiversidad marina es esencial para la vida humana: produce la tercera parte del oxígeno que respiramos, representa una valiosa fuente de proteínas y modera el clima mundial. Aunque la importancia y el valor de la biodiversidad marina son ampliamente reconocidos, el conocimiento que tenemos

de ella es mucho menos amplio que nuestro conocimiento de la diversidad biológica terrestre.

144. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar reconoce la importancia de la vida marina y asegura su conservación; por ejemplo, en los artículos relativos a la conservación de los recursos vivos en la zona económica exclusiva (artículos 61 a 67), en la alta mar (artículos 116 a 120) y en la Zona (artículo 145); así como en la obligación de adoptar medidas para proteger y preservar ecosistemas raros y frágiles como el hábitat de especies diezmadas o amenazadas y otras formas de vida marina (párrafo 5 del artículo 194). El Plan de Aplicación de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible requiere el mantenimiento de la productividad y la biodiversidad de ecosistemas importantes y vulnerables, la aplicación de instrumentos y programas internacionales como el Mandato de Yakarta, el Convenio de Ramsar sobre los Humedales, la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral y la elaboración y utilización de diversos métodos e instrumentos, las convenciones destinadas a proteger la diversidad biológica, incluido el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias y los Animales Silvestres y la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies en Peligro de Fauna y Flora Silvestres.

Convenio sobre la Diversidad Biológica – Mandato de Yakarta

145. En 1998 la cuarta reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica aprobó la decisión IV/5, que contenía un programa de trabajo de varios años para la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina y costera, integrado por cuatro elementos: la puesta en práctica de zonas integradas marinas y costeras; los recursos vivos marinos y costeros y las zonas marinas y costeras protegidas; maricultura; y especies y genotipos foráneos. La quinta Conferencia de las Partes, en su decisión V/3, aprobó otras medidas, con inclusión de la incorporación del descoloramiento de los corales al programa de trabajo. En abril de 2002 la sexta Conferencia de las Partes aprobó la continuidad de la aplicación del plan de trabajo concreto sobre el descoloramiento de los corales y la elaboración y aplicación del plan de trabajo sobre la degradación física y la destrucción de los arrecifes de coral (decisión VI/3), solicitando la cooperación constante con el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y la colaboración reforzada entre la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica y las convenciones y los planes de acción de mares regionales.

146. La secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica ha celebrado dos reuniones de un grupo especial de expertos técnicos sobre zonas protegidas de los mares y las costas y su utilización sostenible. El grupo de expertos propuso un marco para la ordenación sostenible de la diversidad biológica marina y costera, con inclusión de una red de áreas altamente protegidas que abarcasen zonas de dentro y fuera de la jurisdicción nacional, y recomendó que prosiguieran las investigaciones. En julio de 2002, la secretaría convocó una reunión de un grupo especial de expertos técnicos en maricultura, en colaboración con la FAO, para evaluar el estado actual de los conocimientos científicos y tecnológicos sobre los efectos de la maricultura en la diversidad biológica marina y costera y proporcionar orientación sobre los criterios, métodos y técnicas para evitar los efectos adversos de la maricultura en la diversidad biológica, al mismo tiempo que se promueven los efectos positivos.

147. La secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, en colaboración con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, preparó un estudio de la relación entre el Convenio sobre la Diversidad Biológica y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con respecto a la conservación y utilización sostenible de los recursos genéticos de los fondos marinos, más allá de los límites de la jurisdicción nacional. El estudio examina las disposiciones de los dos instrumentos en su relación con la conservación y utilización sostenible de esos recursos y llega a la conclusión de que, si bien las disposiciones de ambos instrumentos son complementarias y se respaldan mutuamente con respecto a la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina, existe una importante laguna jurídica con respecto a las actividades orientadas al comercio relacionadas con los recursos genéticos marinos en las áreas de los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional. Esta laguna tendrá que ser abordada por la comunidad internacional, dada la importancia creciente de los recursos genéticos en estas zonas y el riesgo de su explotación excesiva sin que se tenga debidamente en cuenta la conservación y los imperativos de equidad.

Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres

148. La Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres (Convención de Bonn) se concertó en 1979 y cuenta en la actualidad con 81 partes. Cooperará con la Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (CITES) (véase *infra*) y con el Convenio sobre la Diversidad Biológica⁸⁸. En su séptima reunión, celebrada en septiembre de 2002, la Conferencia de las Partes amplió su ámbito de protección de las especies migratorias marinas, incorporando seis especies de grandes ballenas en los apéndices I y II; el gran tiburón blanco a ambos apéndices; y el marsopa, seis especies de delfines, el dugong y todas las poblaciones de orcas aún no enumeradas, el león marino, la foca peletera y el manatí de África occidental y el Amazonas al apéndice II. Se pide a las partes que adopten medidas de protección estrictas con respecto a las especies del apéndice I, que están en peligro de extinción totalmente o en una proporción importante de su grupo. Se pide asimismo a las partes que emprendan actividades cooperativas en el plano regional con respecto a las especies del apéndice II (por ejemplo, por medio de acuerdos regionales).

149. En la misma reunión, la Conferencia de las Partes aprobó la resolución 7.3 sobre “La contaminación por el petróleo y las especies migratorias”, en la que invita a las partes a que pongan en práctica un proceso de supervisión para evaluar las repercusiones ambientales acumuladas de la contaminación del petróleo sobre las especies migratorias. Como la captura incidental es una causa importante de mortalidad de las especies migratorias, la Conferencia pidió a los Estados miembros abarcados que abordaran el problema por medio de organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera (recomendación 7.2). Se estimuló también la cooperación regional con respecto a los pequeños cetáceos y sirenios de África central y occidental, en particular mediante el establecimiento de memorandos de entendimiento sobre esas especies y la realización de actividades cooperativas (recomendación 7.3) y sobre los pequeños cetáceos y los dugongs de Asia sudoriental (recomendación 7.4).

150. Los acuerdos encaminados a proteger las especies marinas adoptado en el marco de la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres incluyen el Acuerdo sobre la Conservación de cetáceos en el mar Negro,

el mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua, que celebró su primera reunión de las partes en febrero/marzo de 2002, momento en el que se estableció un comité científico; el Acuerdo sobre la conservación de los pequeños cetáceos del mar Báltico y el mar del Norte; el memorando de entendimiento de la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres de 1999 relativo a las medidas de conservación de las tortugas marinas de la costa atlántica de África, que en la primera reunión de las partes, celebrada en mayo de 2002, adoptó un plan de conservación; el memorando de entendimiento sobre la conservación y ordenación de las tortugas marinas y sus hábitat en el Océano Índico y el Asia sudoriental, cuyas partes celebraron su primera reunión en enero de 2003; y el Acuerdo sobre la conservación de los albatros y petreles.

Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (CITES)

151. La CITES entró en vigor en julio de 1975 y cuenta ahora con más de 115 Estados miembros. La Convención protege la diversidad biológica mediante la prohibición del comercio internacional de las especies en peligro incluidas en una lista convenida (anexo I) y mediante la regulación y vigilancia del comercio de otras especies que podrían pasar a estar en peligro (anexo II). En la 12ª reunión de la Conferencia de las Partes, en noviembre de 2002, se adoptaron importantes decisiones para incorporar al anexo II la tortuga de cabeza grande, la tortuga de cabeza amarilla, la tortuga gigante de Malasia, el peregrino y los tiburones ballenas, y todo el género de los caballos marinos, y retener al delfín boreal en el apéndice II, con la adición de una anotación de cuotas de exportación cero para los especímenes vivos de delfín boreal del mar Negro suprimido de los silvestres y vendido con fines principalmente comerciales. Se rechazó una propuesta de transferir la mayor parte de las poblaciones de ballenas enanas y ballenas Bryde del apéndice I al apéndice II, permitiendo de ese modo la reanudación del comercio. Se retiró una propuesta de inclusión de austromerluza de la Patagonia y la Antártida en el apéndice II, aunque las partes adoptaron una “resolución voluntaria” para mejorar la supervisión internacional de la recogida y el comercio de austromerluza y convinieron en prestar asistencia a la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico (CCRMVA) en sus esfuerzos por eliminar la pesca ilegal de la austromerluza. Esta fue la primera vez que la Conferencia de las Partes de la CITES asumió una función activa en la consideración de los recursos considerados como productos básicos y no sólo como fauna y flora silvestres.

Convención de Ramsar sobre los Humedales

152. La Convención sobre las marismas de importancia internacional especialmente como hábitat de aves acuáticas, firmada en Ramsar, Irán, en 1971, prescribe el marco para la actuación nacional y la cooperación internacional con miras a la conservación y utilización racional de los humedales y sus recursos. La definición de humedales incluye zonas “con agua que es estática o corriente, dulce, salina o salada, con inclusión de zonas de aguas marinas cuya profundidad en baja mar no exceda de seis metros”, que incluye la mayor parte de las zonas costeras de todo el mundo. La Conferencia de las Partes en su octava reunión (Valencia, España, noviembre de 2002), adoptó “Principios y directrices para incorporar las cuestiones de los humedales a la ordenación integrada de las zonas costeras” (resolución VIII.4). El tercer Plan de Trabajo Conjunto entre la Convención de Ramsar y el Convenio sobre la

Diversidad Biológica para el período 2002-2006 fue aprobado por el Comité Permanente de Ramsar en diciembre de 2001 y respaldado por la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica en su sexta reunión (La Haya, abril de 2002).

Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral

153. A los arrecifes de coral se les denomina a menudo “bosques del mar” debido a la diversidad excepcional de vida que sustentan. Como uno de los ecosistemas más complejos de la Tierra, los arrecifes de coral hospedan a más de 4.000 especies diferentes de peces, 700 especies de coral y miles de otras plantas y animales. Lamentablemente, a pesar de los esfuerzos de particulares y grupos por salvar estos frágiles y valiosos ecosistemas, los arrecifes de coral se ven amenazados en todo el mundo.

154. Un nuevo informe titulado “Situación de los arrecifes de coral del mundo en 2002”, el tercero de una serie de actualizaciones bienales, dado a la luz el 10 de diciembre de 2002⁸⁹, pone de manifiesto que los esfuerzos humanos pueden detener la debilitación de los arrecifes, a condición de que cuenten con el respaldo de una voluntad política suficiente. La Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral (ICRI) se lanzó para aplicar las recomendaciones del capítulo 17 del Programa 21, con miras a detener e invertir la degradación mundial de los arrecifes de coral y los ecosistemas conexos. El método de asociación de la ICRI ha movilizado a los gobiernos y a otros interesados en un esfuerzo por mejorar las prácticas de ordenación, con inclusión de la capacidad y el apoyo político, y por compartir la información sobre la salud de estos ecosistemas valiosos y vulnerables. El Comité de Coordinación y Planificación, órgano consultivo de la secretaria de la ICRI, se reunió en Cancún, México, en junio de 2002, después de celebrarse el segundo Seminario Regional de la ICRI para las Américas Tropicales: Mejoramiento de la situación de los arrecifes por medio de asociaciones estratégicas. El seminario revisó las prácticas de ordenación más adecuadas, en particular en las esferas del turismo, la pesca y las comunidades locales sostenibles, en el contexto del Programa Regional de Acción de la ICRI.

155. En reconocimiento de la gravedad de las amenazas que pesan sobre los arrecifes de coral, en el Plan de Aplicación de Johannesburgo se recomendaba la elaboración de programas nacionales, regionales e internacionales para detener la pérdida de biodiversidad marina, con inclusión de los arrecifes de coral, así como la aplicación del Programa de Acción elaborado por la ICRI. La Asamblea General, en su resolución 57/141, pidió a los Estados que adoptaran medidas para la protección y preservación de los arrecifes de coral y para apoyar los esfuerzos internacionales con este fin, en particular las medidas esbozadas en la decisión VI/3 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica (véase párr. 145 *supra*).

B. Protección y preservación del medio marino

1. Reducción y control de la contaminación causada por los buques

156. En su resolución 57/141, la Asamblea General reiteró su preocupación por los efectos negativos sobre el medio marino de los buques, con inclusión de la contaminación, en particular debido a la liberación ilegal de petróleo y otras sustancias nocivas, así como a las repercusiones físicas sobre el coral. Alentó a los Estados a

ratificar acuerdos internacionales o a adherirse a ellos para evitar, reducir, controlar y eliminar la contaminación causada, en particular, por los buques, los sistemas antiincrustantes en los buques, así como los acuerdos que prevén una indemnización por los daños causados por la contaminación marina. En la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible se invitó también a los Estados a que pasaran a ser partes en las convenciones y protocolos de la OMI y otros instrumentos pertinentes relativos a la promoción de la seguridad marítima y la protección del medio marino contra la contaminación marina y los daños ambientales causados por los buques, con inclusión del uso de sistemas tóxicos antiincrustantes, y que participaran en su aplicación, y había instado a la OMI a considerar la conveniencia de mecanismos más estrictos para garantizar la aplicación de los instrumentos de la OMI por parte de los Estados del pabellón.

a) Organismos acuáticos nocivos en las aguas de lastre

157. Miles de especies marinas son transportadas a diario en las aguas de lastre de los buques, en viajes que pueden trasladarlas a nuevos entornos lejanos. Aunque muchas no sobreviven, las que lo hacen pueden establecerse y multiplicarse en proporciones de plaga, con el resultado de graves repercusiones para la diversidad biológica marina y a menudo un costo importante para la comunidad. El artículo 196 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar impone a los Estados la obligación de adoptar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la introducción intencional o accidental de especies extrañas o nuevas en un sector determinado del medio marino. Tanto la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible como la Asamblea General en su resolución 57/141 pidieron a los Estados que aceleraran la elaboración de medidas destinadas a abordar el problema de las especies foráneas en las aguas de lastre e instaron a la OMI a ultimar el proyecto de convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

158. La OMI está adoptando tres medidas para abordar el problema de las especies invasoras en las aguas de lastre: a) elaborar sugerencias relativas a las posibilidades de manejo de las aguas de lastre y los sedimentos en los nuevos buques; b) elaborar un convenio internacional sobre el control y manejo de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques; y c) el Programa GloBallast de FMAM/PNUD/OMI que tiene en parte por objetivo ayudar a los Estados miembros a preparar la aplicación del convenio cuando entre en vigor. La labor sobre el proyecto de convenio quedará completada este año para que pueda ser aprobado en una conferencia diplomática sobre el manejo de las aguas de lastre a principios de 2004. El proyecto de texto más reciente⁹⁰ está constituido por un preámbulo, 22 artículos y varias reglas, basándose en un enfoque de dos niveles, con obligaciones imperativas aplicables a todas las esferas y obligaciones especiales aplicables sólo a determinadas esferas. Entre las cuestiones pendientes cabe mencionar la elección de una o más normas de tratamiento de las aguas de lastre y la decisión de si las exenciones son compatibles con los artículos pertinentes de la Convención sobre el Derecho del Mar. El éxito del convenio dependerá de la concepción de técnicas de tratamiento de las aguas de lastre que sean seguras para el buque y la tripulación, aceptables para el medio ambiente, prácticas, eficaces en función de los costos y biológicamente efectivas.

b) Instalaciones de recepción

159. Sólo un reducido número de informes oficiales sobre la supuesta carencia de instalaciones de recepción adecuadas para los desechos (como los desechos del petróleo o las basuras) se reciben cada año, a pesar de las pruebas aportadas por las organizaciones industriales de que en muchos puertos se carece manifiestamente de instalaciones de recepción adecuadas. La circular MEPC/Circ.349 de la OMI recomienda que los informes sobre las supuestas insuficiencias de las instalaciones portuarias de recepción se comuniquen al Estado del pabellón y al Estado del puerto y que el Estado del pabellón notifique a la OMI.

160. El PNUMA, la OMI y la secretaría del Convenio de Basilea han convenido en reforzar la cooperación en el plano regional para elaborar y aplicar un plan de acción relativo a los desperdicios y escombros marinos, las instalaciones portuarias de recepción y el manejo de los desechos a nivel de la administración local⁹¹. En el cursillo OMI/PNUMA sobre prevención de la contaminación del mar y la ordenación ambiental en puertos de la región del Gran Caribe (Ocho Ríos, Jamaica, mayo de 2002), los participantes recomendaron el establecimiento sin dilación de instalaciones portuarias de recepción para los desechos generados en la región y para dar efecto a la designación de zona especial de la Región en virtud del anexo V. Entre los problemas por resolver cabe mencionar el transporte de los desechos, la construcción y utilización de vertederos y la construcción y utilización de instalaciones de tratamiento. Se solicitó asistencia en relación con el proyecto de las instalaciones y con los requisitos de procedimiento⁹². El FMAM financia un proyecto sobre la gestión de los desechos generados por los buques en el Caribe.

c) Iniciativas regionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por los buques

161. En el mismo cursillo OMI/PNUMA, los participantes recomendaron un enfoque internacional para la regulación de las aguas de desechos y los desechos sólidos de los buques dedicados a cruceros; normas para la gestión de las aguas sucias y otros desechos generados a bordo de los buques dedicados a cruceros; y la implantación de esas normas (por ejemplo, la supervisión de la eliminación de los desechos). La posibilidad de gravar con un “impuesto ambiental” a los turistas que utilizan los buques dedicados a cruceros se sugirió como medio de financiar programas que mejoren la calidad de las aguas costeras, con arreglo al proyecto conjunto FMAM/Organización de los Estados del Caribe Oriental de gestión de los desechos sólidos y generados por los buques⁹³.

162. La Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM) señala que el accidente en que estuvo involucrado el *Baltic Carrier* en marzo de 2001, que produjo una descarga de 2.700 toneladas de fuel oil pesado en el mar Báltico, puso de relieve el riesgo creciente que entraña el tráfico denso en el mar Báltico, y que se preveía aumentará en un 40% en el futuro. Los Estados del mar del Norte, en la quinta Conferencia Internacional sobre la Protección Ambiental del Mar del Norte (marzo de 2002), convinieron en la necesidad de una mayor cooperación entre los Estados del mar del Norte y la Unión Europea para hacer cumplir normas y reglas internacionalmente convenidas relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación causada por los buques, así como a la necesidad de aumentar la detección de descargas ilegales y mejorar la investigación y el procesamiento de los

transgresores. Acordaron crear una red de investigadores y fiscales para mejorar la cooperación en las diferentes etapas del proceso de cumplimiento.

163. El hundimiento del petrolero *Prestige* frente a las costas de España produjo una fuerte contaminación petrolífera de las costas de España, Portugal y Francia. La Comisión Europea propuso una nueva legislación a principios de 2003 en la que se prescribían sanciones penales contra cualquier parte (no sólo el naviero, sino también el propietario de la carga, la sociedad de clasificación o cualquier otra persona involucrada) que causara un incidente de contaminación debido a una negligencia grave, así como medidas concretas con respecto a la cuestión de las descargas operacionales (deliberadas) de los buques, con inclusión de disposiciones relativas a la reunión de pruebas y al procesamiento de los infractores. La Comisión informó también de que había indicado sus preocupaciones acerca de las restricciones jurídicas internacionales relativas a la jurisdicción de los Estados ribereños con respecto a la contaminación causada por buques. Pidió que se efectuaran nuevos análisis de las diversas medidas que podían garantizar mejores posibilidades de que los Estados protegieran sus costas y sus aguas costeras contra los buques que representaban riesgos ambientales.

d) Intervención de urgencia

164. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar impone a los Estados la obligación de adoptar medidas para hacer frente a emergencias y de establecer planes para situaciones imprevistas con el fin de hacer frente a los incidentes de contaminación. El PNUMA informó sobre los progresos que había logrado, junto a la OMI y varios convenios y planes de acción de mares regionales, en el fortalecimiento de su colaboración en cuestiones relacionadas con la preparación e intervención en caso de derrame de petróleo, en particular en el establecimiento de sistemas regionales de cooperación en preparación y respuesta a los derrames de petróleo y al establecimiento de cursillos de capacitación regionales relacionados con ese tema. Del 30 de septiembre al 2 de octubre de 2002 se celebró un Foro conjunto Organización Marítima Internacional/Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente sobre la respuesta de emergencia a la contaminación marina. Los objetivos propuestos para el Foro eran: a) intercambiar de experiencias e información; b) establecer un panorama general de prioridades y logros principales; c) determinar y debatir cuestiones de interés común para las diferentes regiones; d) formular recomendaciones con respecto a la futura cooperación interregional; y e) determinar las esferas de posible armonización de los procedimientos y la colaboración.

165. Las Partes en la Convención para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, el 25 de enero de 2002, aprobaron un nuevo Protocolo relativo a la cooperación en la prevención de la contaminación causada por los buques y, en casos de emergencia, la lucha contra la contaminación del mar Mediterráneo. La colaboración entre el Plan de Acción para el Mediterráneo y el Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental ha sido muy activa en la esfera de la preparación y capacidad de actuación en caso de derrame de petróleo. El proyecto definitivo de un plan regional para situaciones imprevistas de derrame de petróleo en el Pacífico Noroccidental ha quedado completado y se someterá a la aprobación de la próxima reunión intergubernamental.

166. Entre otros acontecimientos recientes en otras regiones cabe mencionar la convocatoria, durante 2001 y 2002, conjuntamente con la OMI, de dos reuniones de

expertos nacionales sobre el Protocolo relativo a la cooperación en la lucha contra la contaminación marina en casos de emergencia en la región oriental de África (Protocolo de Emergencia). El FMAM comunicó que un proyecto para los pequeños Estados insulares en desarrollo del Océano Índico occidental, por conducto del Banco Mundial, contribuía a su capacidad para hacer frente a los derrames de petróleo e impulsar sus actividades en el marco del Protocolo de Emergencia. El FMAM financió asimismo un proyecto de control de la contaminación causada por el petróleo en la región sudoccidental del mar Mediterráneo. La OMI, en estrecha cooperación con la Organización Regional para la Conservación del Medio Ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén (PERSGA), ha financiado la preparación de un plan de acción regional para la creación de sistemas nacionales y de mecanismos regionales y subregionales encargados de preparar e intervenir en caso de derrames importantes de petróleo en el mar Rojo y en el golfo de Adén. Si bien cierta financiación inicial por conducto del Programa Integrado de Cooperación Técnica de la OMI permitirá que este plan se ponga en marcha, la OMI colaborará con la PERSGA para encontrar donantes que respalden la plena aplicación del plan de acción.

2. Movimiento transfronterizo de desechos peligrosos

167. En su sexta reunión, celebrada en diciembre de 2002, la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea convino en establecer un mecanismo para prestar asistencia a las Partes en la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del Convenio (decisión VI/12)⁹⁴. Un comité integrado por 15 expertos ayudará a las partes a aplicar el Convenio de una manera sencilla, flexible, no vinculante y confidencial. El comité puede examinar los casos que le someta: una parte que llega a la conclusión de que, “pese a poner su máximo empeño, no pudo aplicar plenamente o cumplir sus obligaciones con arreglo al Convenio”; una parte que se vea afectada por la falta de cumplimiento de otra parte; o la secretaría del Convenio, si considera que una parte tiene dificultades para cumplir el Convenio. A menos que la parte acuerde otra cosa, la información se examinará en una reunión a puerta cerrada. El comité recurrirá a la cooperación entre las partes interesadas, a consultas con otros órganos del Convenio, a la asistencia de expertos externos y a consultas con la secretaría del Convenio para determinar las causas profundas del problema. El comité puede proporcionar asesoramiento a una parte, formular recomendaciones no vinculantes y facilitar información relativa al establecimiento y/o fortalecimiento de su régimen regulador; facilitar asistencia y, en particular, el acceso a apoyo financiero y técnico; elaborar planes de acción de cumplimiento voluntario; y adoptar disposiciones de seguimiento. El comité puede asimismo examinar las cuestiones generales relativas a la aplicación y el cumplimiento del Convenio y recomendar que la Conferencia de las Partes adopte medidas adicionales con respecto a casos concretos.

168. La Conferencia de las Partes aprobó asimismo un “Plan estratégico para la aplicación del Convenio de Basilea (hasta el 2010)” (decisión VI/1). Acordó ampliar el alcance del Fondo Fiduciario de Cooperación Técnica y adoptó directrices sobre asistencia en situaciones de emergencia, indemnizaciones y la promoción de la creación de capacidad, la transferencia de tecnología y la elaboración de medidas para prevenir los accidentes y daños causados al medio ambiente por el movimiento transfronterizo de desechos y su eliminación (decisión VI/11). En su decisión VI/15, titulada “Protocolo de Basilea sobre responsabilidad e indemnización”, se pide a las partes en el Convenio que pasen a ser partes en el Protocolo lo más pronto posible.

169. Además, por su decisión VI/24, la Conferencia adoptó unas directrices técnicas para la gestión ecológicamente racional del desguace total y parcial de buques⁹⁵. Las directrices señalan que diversos materiales históricamente utilizados en la construcción y el funcionamiento de los buques pasarán a ser desechos peligrosos, por ejemplo, el amianto, los bifenilos policlorados y los substratos derivados del funcionamiento normal de los buques, como los residuos de petróleo y los productos que contienen metales pesados liberados durante la fase de extracción del proceso de desguace. Las directrices incluyen principios relativos a la realización ambientalmente racional del desguace de los buques, prácticas correctas en procedimientos de control ambiental en las instalaciones de desguace de los buques, prácticas correctas en el diseño, la construcción y el funcionamiento de las instalaciones de desguace de los buques y formas de garantizar la protección del medio ambiente y de la salud humana. En las directrices no figuran medidas destinadas a reducir al mínimo los materiales peligrosos a bordo del buque antes de que sea enviado a una instalación de desguace, dado que la OMI se está ocupando de esta cuestión. Además, la OIT trata de las cuestiones de salud y seguridad relacionadas con el reciclaje de los buques. El PNUMA informó igualmente acerca de debates entre su Dependencia de Mares Regionales y la secretaria del Convenio de Basilea con respecto a las instalaciones de recepción de residuos para el reciclaje de buques.

170. Los Grupos de Trabajo Técnico y Jurídico del Convenio de Basilea pidieron a la OMI, a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y a la secretaria del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres) que proporcionaran información sobre el régimen jurídico aplicable en MARPOL 73/78, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio de Londres con respecto al desguace de buques y a las actividades pertinentes. Se solicitaron también opiniones sobre diversas cuestiones, entre ellas en qué momento un buque destinado al desguace deja de ser un buque y se convierte en un desecho; qué criterios cabría utilizar para determinar en qué momento un buque se transforma en un desecho y especialmente la intención de eliminar a un buque; y que Estado era el responsable de garantizar el cumplimiento de los instrumentos internacionales pertinentes durante el viaje del buque hasta la instalación de desguace. El Grupo de Trabajo Jurídico del Convenio de Basilea, en su quinta reunión (mayo de 2002), examinó las comunicaciones recibidas de la OMI y de la División⁹⁶ y decidió solicitar a las partes, a los signatarios y a otros interesados que proporcionaran sus opiniones sobre las mismas cuestiones a más tardar el 31 de diciembre de 2002. Las opiniones sobre los aspectos jurídicos se someterán a la Conferencia de las Partes en su séptima reunión.

C. Protección de ecosistemas marinos vulnerables

171. A medida que los océanos se van degradando progresivamente, uno de los asuntos más urgentes estriba en saber cuál es la mejor manera de proteger las áreas del mar más sensibles y vulnerables. En un examen de la protección de los ecosistemas marinos vulnerables, parecería necesario en primer lugar determinar los términos; en segundo lugar, señalar ejemplos de los ecosistemas marinos más vulnerables; en tercer lugar, enumerar las amenazas más importantes; en cuarto lugar, considerar la conveniencia de instrumentos vinculantes y no vinculantes aplicables a esas amenazas; y, por último, preguntarse qué más se puede hacer.

1. Definición

172. Un ecosistema marino puede definirse como la suma total de organismos marinos que viven en un área marítima particular, las relaciones recíprocas entre esos organismos y el entorno físico en el que actúan. Un ecosistema marino vulnerable podría definirse como un ecosistema particularmente susceptible a los trastornos, a los daños o incluso a la destrucción debido a sus características físicas, las actividades y las relaciones entre los organismos que lo componen y las repercusiones que les afectan como resultado de actividades humanas y del entorno circundante. Aunque algunos ecosistemas pueden ser bastante resistentes y recuperarse rápidamente de las agresiones externas, otros pueden ser frágiles y derrumbarse ante cualquier tensión ligera o repetida.

173. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar adopta un enfoque bastante amplio al tratar de los ecosistemas que requieren una protección especial. Mientras que los Estados tienen la obligación de proteger el medio marino y de conservar la vida marina en general, pueden ser necesarias medidas especiales para proteger determinados tipos de ecosistemas. En el párrafo 5 del artículo 194, la Convención pide a los Estados que adopten las medidas necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro. A los efectos del presente informe, se utilizarán las palabras “ecosistemas marinos vulnerables” para abarcar a todos esos tipos de ecosistemas.

174. Las “Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles” elaboradas por la OMI describen las “zonas marinas vulnerables” como las zonas que requieren protección especial debido a su gran susceptibilidad a la degradación causada por acontecimientos naturales o actividades humanas. Por ejemplo, las comunidades bióticas asociadas con hábitat costeros pueden tener una baja tolerancia a los cambios en las condiciones ambientales, o pueden existir cerca de los límites de su tolerancia. Esos ecosistemas pueden resentirse de tensiones naturales como los acontecimientos meteorológicos o una emergencia prolongada; tensiones antropogénicas como la contaminación, la reducción excesiva de la salinidad o un aumento de la turbiedad debido a una ordenación deficiente de las cuencas hidrográficas; o una combinación de ambos efectos. La intensidad y los diversos tipos de exposición a esas tensiones determinan que exista una recuperación total o parcial o una falta de recuperación del sistema. Los factores oceanográficos o meteorológicos determinan también o intensifican la vulnerabilidad de una zona, por ejemplo, provocando la concentración o retención de sustancias nocivas en las aguas o en los sedimentos de la zona, o exponiendo de otro modo la zona a sustancias nocivas⁹⁷. Los ecosistemas ya sometidos a tensiones ambientales debido a fenómenos naturales o a actividades humanas es posible que necesiten una protección especial frente a nuevas tensiones derivadas de todas las actividades.

175. En las directrices de la OMI, “singularidad o rareza” y “hábitat críticos” son criterios para la determinación de zonas sensibles particulares. Los ecosistemas únicos o raros se definen como hábitat de especies raras, amenazadas o en peligro que se dan en una sola zona o ecosistema que sucede en unos pocos lugares o cuando todos los de su clase están en regresión. Los hábitat críticos comprenden zonas marítimas que pueden constituir un hábitat crítico para una población de peces o especies marinas raras o en peligro. Estos hábitat incluyen regiones de espacio oceánico caracterizadas por una batimetría, hidrografía, productividad y poblaciones que

dependen del trópico, que funcionan como hábitat críticos para determinadas especies de peces y otras especies marinas que crían, descansan, se abrigan o se alimentan en esas zonas. De hecho, las repercusiones ecológicas causadas por las actividades pesqueras unidas a una degradación ambiental general, como la eutrofización de las aguas costeras, la contaminación tóxica o el calentamiento mundial, es probable que produzcan efectos adversos en los ecosistemas que pueden repercutir en su productividad y en última instancia en su equilibrio ecológico.

2. Ejemplos de ecosistemas marinos vulnerables

176. En su informe “A Sea of Troubles” (Un mar de problemas), el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP) indicó varias zonas y sistemas vulnerables: arrecifes de coral, humedales, lechos de zosteráceas o algas marinas, lagunas costeras, manglares, playas, cuencas hidrográficas, estuarios, islas pequeñas, plataformas continentales y mares semicerrados⁹⁸. Entre otros ejemplos cabe mencionar los hábitat de especies en peligro; zonas de desove y de reproducción, zonas de alimentación, montes submarinos, respiraderos hidroterámicos y regionales polares. Como la vulnerabilidad está en función de las características físicas y ecológicas concretas de una zona, los ecosistemas que no son considerados en general vulnerables pueden serlo en emplazamientos específicos. A continuación figura una lista no exhaustiva de ecosistemas particulares que en general se consideran vulnerables.

177. *Los manglares*, que son plantas leñosas que crecen en la zona de contacto entre la tierra y el mar en las latitudes tropicales y subtropicales, forman parte de algunos de los ecosistemas más importantes de las zonas costeras⁹⁹. Además de su función de protección de las costas contra la erosión, los daños causados por las tormentas y las olas, poseen una capacidad natural para acoger a ricos conjuntos de especies marinas, con inclusión de valiosas especies piscícolas y mamíferos marinos. Lo que es más importante, los manglares pueden desempeñar una función especial como zona de reproducción de peces jóvenes y refugio en las primeras etapas de los peces adultos que se encuentran en otros hábitat, como los arrecifes de coral o los lechos de zosteras y algas marinas. Esa densidad de peces jóvenes en las aguas de los manglares se ha atribuido principalmente a tres causas fundamentales: a) una abundancia de alimentos adecuados para los peces jóvenes en los estuarios de manglares; b) el riesgo mínimo de una conducta depredatoria por parte de grandes peces debido a la reducida visibilidad en las aguas turbias de los manglares; y c) la complejidad estructural de los manglares que proporcionan un excelente refugio y protección para los peces jóvenes¹⁰⁰.

178. *Las zosteras y algas marinas* están estrechamente asociadas con los hábitat de manglares en muchas partes del mundo. Aunque los lechos de algas marinas se dan a menudo muy cerca de los manglares, los dos hábitat pueden no estar estrechamente emparejados. Las zosteras y algas marinas contribuyen también a sostener poblaciones de peces sirviéndoles de alimento y hábitat esencial. Además, varias especies de peces pueden utilizar los hábitat de algas marinas y zosteras como zona de reproducción¹⁰¹.

179. *Los arrecifes de coral de aguas calientes* son ecosistemas tropicales de aguas poco profundas que crecen óptimamente a temperaturas de 25° C a 29° C y que, por consiguiente, suelen limitarse principalmente a zonas marinas situadas entre las latitudes 30° N y 30° S. Figuran entre los ecosistemas naturales más productivos y

diversos desde el punto de vista biológico y dan sustento a unas 3.000 especies. El gran número de agujeros y grietas en un arrecife proporciona abundante refugio y lugares de reproducción importantes para los peces. Además, la producción de peces de las poblaciones que habitan los arrecifes puede alcanzar de 5 a 15 veces la dimensión de las producciones pesqueras de las zonas de pesca productiva del Atlántico del Norte y pueden representar una producción de 5.000 kg por pescador al año. La alta productividad de los ecosistemas de arrecifes de coral se cree que se debe principalmente a la libertad con que circulan sus aguas, el eficiente reciclaje biológico y la elevada retención de nutrientes¹⁰².

180. *Los montes submarinos* se definen en general como elevaciones aisladas en áreas sometidas a la jurisdicción nacional o en la alta mar, que no se elevan por encima de la superficie del mar. Evaluaciones conocidas muestran que existen altos niveles de especies endémicas, junto con determinados otros fenómenos submarinos de la alta mar, como cadenas de montañas y llanuras. De 921 especies de peces y macrofauna béntica recogidas en 24 montes submarinos de los mares de Tasmania y del Coral del sur, entre el 16% y el 36% eran nuevas para la ciencia y muchas, por no decir la mayoría, eran potencialmente características de montes submarinos individuales o agrupaciones de montañas en los que se recogían. La información de que se dispone actualmente indica que el número total de especies características de montes submarinos de la alta mar pueden oscilar en torno a decenas de miles o más, lo que potencialmente hace de estos ecosistemas los más prolíficos y diversos del planeta¹⁰³.

181. *Los respiraderos hidrotérmicos* nacen en centros de dispersión del fondo del mar cuando el agua fría penetra en esas zonas a través de fisuras. Cuando el agua se sobrecalienta cerca del techo de cámaras magmáticas poco profundas por debajo del eje de la cresta y se enriquece de iones metálicos y otras sustancias extraídas por lixiviación de la roca circundante, se expelen en sitios altamente localizados conocidos como respiraderos hidrotérmicos. Los penachos del agua cargados de minerales se conocen con el nombre de “fumadores” y los minerales pueden separarse por precipitación para constituir grandes chimeneas. Además de escaparse a través de las estructuras de la chimenea, las aguas calentadas pueden también aparecer como una corriente difusa en torno a la zona del ventiladero. El sulfuro en el fluido del respiradero es la principal sustancia que sustenta el ecosistema excepcional del respiradero, por quimiosíntesis. Los respiraderos hidrotérmicos se encuentran en cordilleras en expansión activas, en zonas de subducción, en zonas de fractura, en cuencas marginales internas y en montes submarinos. La fauna del respiradero hidrotérmico difiere ampliamente de los bentos de la alta mar circundante. La producción principal en los respiraderos depende de microbios que tienen la capacidad de utilizar los compuestos inorgánicos degradados en los fluidos del respiradero para sintetizar materia orgánica. Los respiraderos hidrotérmicos pueden ser considerados como islas “biológicas” aisladas. Alrededor del 90% de las especies descritas de los respiraderos en la actualidad son endémicas.

182. *Regiones polares.* Como se reconoce en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las zonas cubiertas de hielo se caracterizan por condiciones climáticas particularmente duras, que crean extraordinarios problemas ambientales. Debido a las temperaturas extremadamente bajas y a la presencia de la cubierta de hielo durante la mayor parte del año, la contaminación del medio marino puede causar daños importantes o una perturbación irreversible del equilibrio ecológico¹⁰⁴. Los ecosistemas del Ártico y del Antártico son particularmente vulnerables

a los cambios en las condiciones ambientales o a la explotación de los recursos, ya que resulta difícil eliminar los contaminantes o regenerar los organismos dañados. El Ártico es un área marina dominada por un océano central profundo y cubierto de hielo con mares costeros circundantes de poca profundidad. Los mares de la barrera de hielo, las orillas del hielo y las políneas –zonas de mar abierto en áreas de mar helado– son por temporadas algunos de los ecosistemas más productivos desde el punto de vista biológico del mundo. Lamentablemente, los depósitos de contaminantes atmosféricos a miles de millas de sus orígenes han provocado elevados niveles de sustancias químicas tóxicas en la fauna y flora silvestres e incluso en los seres humanos. La circulación y posterior fusión del hielo en las zonas de las plataformas motiva que los contaminantes se redistribuyan en sedimentos oceánicos profundos y en otros mares de las plataformas. En cambio, el Antártico está constituido por una masa de tierra helada rodeada por el Océano Austral, que representa el 10% de la superficie marítima del mundo. Una proporción relativamente reducida de esta superficie está permanentemente cubierta de hielo. En cambio, amplias zonas están sometidas a una cubierta de hielo muy estacional que se forma en invierno y se funde en la primavera siguiente. Esta zona helada estacional incluye todas las áreas de la plataforma continental y la pendiente en torno al continente Antártico. La diversidad biológica en el ecosistema Antártico es reducida.

183. *Ecosistemas marinos vulnerables y conservación de la pesca.* Aunque la gestión de la pesca internacional ha concentrado su atención en reducir los esfuerzos pesqueros, mejorar el cumplimiento y la aplicación de medidas de conservación y ordenación establecidas por los órganos pesqueros regionales mediante la adopción de instrumentos jurídicamente vinculantes o voluntarios, la comunidad internacional tiene que dedicar aún suficiente atención a la protección de los ecosistemas marinos vulnerables contra la repercusión negativa de las actividades pesqueras y no pesqueras, lo que constituye un paso importante hacia la conservación de la pesca dentro de una ordenación basada en un ecosistema de pesca de captura marina. Esas medidas pueden incluir iniciativas destinadas a reducir las fuentes terrestres de contaminación marina y pueden entrañar, además de medidas de regulación de la pesca, como zonas temporalmente vedadas y períodos de veda, el establecimiento de: zonas de exclusión flexible para proteger a los peces juveniles; zonas reservadas para la pesca en pequeña escala; zonas marinas protegidas para preservar los hábitat fundamentales; y en última instancia una moratoria global con respecto a la pesca comercial en torno a montes marinos de alta mar.

184. A los efectos de la conservación de la pesca, se podrían determinar ecosistemas marinos vulnerables como regiones particulares de espacio oceánico caracterizadas por una batimetría, hidrografía, productividad y poblaciones dependientes del trópico específicas que funcionan como hábitat esenciales de determinadas especies de peces y otras especies marinas que engendran, descansan, se refugian o se alimentan en esas zonas. Las repercusiones ecológicas de las actividades pesqueras unidas a la degradación ambiental general, como la eutrofización de las aguas costeras, la contaminación tóxica o el calentamiento mundial, es probable que produzcan efectos negativos sobre esos ecosistemas y pueden en algunas circunstancias influir en su capacidad para sustentar una pesca sostenible. Estos ecosistemas abarcan los manglares, los arrecifes y los montes marinos en alta mar.

3. Amenazas a los ecosistemas marinos vulnerables

185. Muchos usos de las zonas costeras y las áreas oceánicas que compiten entre sí, como las actividades de base terrestre, la pesca, la maricultura, las actividades de transporte marítimo y la exploración y explotación de los minerales, así como los fenómenos naturales, pueden repercutir directamente en ecosistemas marinos vulnerables. La índole e intensidad de las presiones varía de un lugar a otro, al igual que la vulnerabilidad de los diferentes ecosistemas. Con todo, es evidente que cuanto más cerca se está de la tierra, mayor es el daño causado al mar, su vida y sus recursos. Las crisis son más profundas en los lugares donde las aguas son poco profundas. Es en esas zonas donde la contaminación es más nociva, los hábitat se destruyen más fácilmente y se produce gran parte del agotamiento de la pesca; la alteración y destrucción de los hábitat y ecosistemas son amplios. Los ríos, los lagos, los estuarios y las aguas costeras son los más afectados; y los humedales, los manglares, los lechos de zosteras y algas marinas y los arrecifes de coral son particularmente vulnerables. Según GESAMP, por lo menos la mitad de los bosques de manglares del mundo se perdieron en el último siglo y el 70% de los arrecifes de coral están amenazados¹⁰⁵. En muchos lugares la pesca se ve afectada, a medida que las zonas de desove y reproducción se degradan. Los océanos abiertos sufren cierta contaminación y daños ecológicos, pero en comparación con las zonas costeras se mantienen en un estado relativamente sano¹⁰⁶.

a) Actividades en tierra firme

186. Las actividades en tierra firme son las responsables del 80% de la contaminación de los océanos y afectan a las zonas más productivas del medio marino. La contaminación resultante de las aguas residuales, las sustancias químicas agrícolas e industriales y los desechos orgánicos industriales han causado una degradación muy grave, general y continua de los ecosistemas costeros. Además, el desarrollo de las zonas litorales ha provocado la ruina de franjas cada vez mayores de las costas del mundo y ha reducido la extensión de los ecosistemas naturales. Por ejemplo, se han destruido grandes extensiones de lagunas, estuarios y manglares para crear puertos o zonas residenciales o tierras agrícolas en regiones con escasez de terrenos. Los daños causados a la zona costera son particularmente graves en los países tropicales en desarrollo en los que las condiciones naturales y económicas contribuyen a una elevada vulnerabilidad de esas zonas. El aumento de la población y la migración a las ciudades y regiones de la costa han provocado aumentos en las descargas y los vertederos municipales e industriales, el desmonte de los manglares, la extracción del coral y otros daños relacionados con la construcción¹⁰⁷.

187. En algunos países en desarrollo, el atarquinamiento de las zonas costeras está agravándose como resultado de la deforestación del interior de los países, la construcción de carreteras forestales y el desmonte. La intensificación de la agricultura está contribuyendo también a un aumento de las cantidades de plaguicidas y herbicidas en las aguas costeras. Además, las propias formas intensivas de la acuicultura se han convertido en una fuente de contaminación. En la cría de camarones, el desmonte de los manglares, el cultivo extensivo de larvas silvestres y el uso indiscriminado de antibióticos para controlar las enfermedades están afectando negativamente a importantes poblaciones de peces comerciales¹⁰⁸. Además, la deforestación, la erosión del suelo y el desvío de los cursos de agua aumentan las tasas de sedimentación a lo largo de la costa e influyen negativamente en las playas y los hábitat. Las marismas, los hábitat constituidos por deltas y las comunidades que habitan en el fondo

(verbigracia, los arrecifes de coral, los lechos de zosteras y algas marinas) pueden verse afectados considerablemente por los cambios en las corrientes de sedimentos.

188. Las fuentes terrestres de la contaminación tienen su origen en: a) las aguas residuales cargadas con aguas de desecho domésticas insuficientemente tratadas; b) las alteraciones físicas y la destrucción de los hábitat resultantes del aumento de las poblaciones y de las actividades económicas de las áreas costeras que producen alteraciones de las costas y de las zonas marinas; c) los nutrientes que pueden provocar la eutrofización y cambios en la diversidad de la especie, una expansión de las algas excesiva, reducciones del oxígeno disuelto y un aumento de la prevalencia de floraciones de algas tóxicas; d) contaminantes orgánicos persistentes asociados con procesos industriales, la utilización y las aplicaciones de productos, la eliminación de desechos, los escapes y la combustión de combustibles y materiales de desechos; e) sustancias radiactivas resultantes de la producción de energía, el reprocesamiento del combustible utilizado, operaciones militares, pruebas nucleares, aplicaciones médicas y otras actividades relacionadas con el manejo de desechos radiactivos y el procesamiento de materiales naturales en procesos industriales; f) los metales pesados procedentes de diversas fuentes industriales puntuales; g) la movilización de sedimentos resultante de actividades de construcción, actividades forestales, prácticas agrícolas, prácticas minerales, modificaciones hidrológicas, actividades de dragado y erosión de la costa; h) basura que penetra en el medio marino y costero desde vertederos de desechos indebidamente manejados o ilegales adyacentes a ríos y aguas costeras, basuras de comunidades costeras arrastradas por el viento, bolitas de resina utilizadas como materia prima y el vertido de desechos en el medio costero; e i) petróleo – hidrocarburos procedentes de descargas operativas y accidentales y de emisiones de instalaciones de exploración, explotación, refinamiento y almacenamiento, la escurrimiento urbana, industrial y agrícola y la eliminación inadecuada de aceites lubricantes utilizados.

189. La salud de los ecosistemas basados en los manglares se está viendo adversamente afectada por tensiones inducidas por causas naturales (por ejemplo, periodos prolongados de sequía, cambios en la frecuencia y duración de las corrientes de marea o en la salinidad) y perturbaciones relacionadas con actividades humanas, particularmente con las fuentes terrestres de contaminación, con inclusión de los metales, los efluentes orgánicos y el petróleo, así como la destrucción de cultivos palustres y de manglares en gran escala. Los daños causados a los manglares repercuten directamente en los recursos pesqueros y en las vidas de los que dependen de ellos¹⁰⁹.

190. Análogamente, los arrecifes de coral sufren también de tensiones provocadas por fuentes naturales e inducidas por el hombre. Aparte del descoloramiento de los corales debido al cambio climático, el fango, las descargas de aguas residuales y la contaminación térmica resultante de la liberación de agua de enfriamiento de las centrales eléctricas han destruido arrecifes de coral en diversas partes del mundo. Los contaminantes químicos que proceden de fuera del lugar producen varios efectos en los ecosistemas de arrecifes de coral: matan las plantas y los animales maduros; interfieren con los procesos fisiológicos, particularmente la reproducción; abortan el desarrollo de las larvas; imposibilitan la incorporación de nuevos individuos o su asentamiento en las zonas; y suprimen o modifican la textura del hábitat¹¹⁰. La pesca con explosivos y la extracción de coral para satisfacer la demanda de lima en algunos países han creado asimismo eriales donde antes existían arrecifes productivos¹¹¹.

b) Explotación excesiva de poblaciones de peces y prácticas pesqueras destructivas

191. La pesca excesiva elimina amplias cantidades de biomasa del eslabón intermedio de la cadena alimenticia y los métodos de pesca destructivos agravan la crisis. Formas intensivas de acuicultura han pasado a ser una fuente de contaminación. La cría de camarones, el descuajo de manglares, el cultivo excesivo de larvas silvestres y el uso indiscriminado de antibióticos para luchar contra las enfermedades repercute negativamente en importantes poblaciones de peces comerciales¹¹². Además, determinadas prácticas pesqueras utilizadas por los pescadores en pequeña escala y artesanales que pescan en arrecifes tropicales están produciendo graves efectos ambientales. Entre estas prácticas cabe mencionar el uso de dinamita y venenos así como técnicas con arreglo a las cuales los peces son dirigidos hacia redes por nadadores que golpean los arrecifes de coral. Esas técnicas de pesca pueden causar daños físicos directos al sustrato del arrecife. Las poblaciones locales se ven forzadas a recurrir a estas técnicas altamente destructivas cuando se enfrentan con una mayor escasez de recursos y carecen de otras posibilidades de empleo¹¹³.

192. En el caso de los montes marino, la fauna y flora de esos ecosistemas así como otros accidentes submarinos, particularmente los que no tienen un carácter migratorio, amenazan asimismo las actividades humanas. La pesca de arrastre de fondo se considera el mayor peligro para los ecosistemas de montes marinos debido a la repercusión del aparejo de pesca en la estructura del hábitat de los peces. Las redes de arrastre son aparejos no selectivos que pueden efectuar considerables capturas incidentales y sus relaciones recíprocas con el fondo del mar pueden provocar modificaciones irreversibles de los ecosistemas del fondo. Los conocimientos especializados, la tecnología y los mercados están mejorando en lo que respecta a estas pesquerías y, dada la tendencia actual a un aumento de la demanda y la oferta limitada de productos de la pesca en todo el mundo, la escala de la pesca en los montes marinos y en otras zonas del lecho del mar es probable que aumente en los próximos años, a expensas de las especies excepcionales y vulnerables que habitan esas zonas¹¹⁴.

c) Actividades marítimas

193. Las actividades marítimas pueden constituir un riesgo para el medio marino y el medio ambiente en general, que resulta aún más grave para los ecosistemas sensibles. Las actividades marítimas presentan los siguientes peligros para el medio ambiente: descargas resultantes de las operaciones; contaminación accidental o intencionada; y daños físicos a los hábitat u organismos marinos, así como la introducción de especies foráneas. Durante las operaciones normales y en casos de accidente los buques pueden descargar una gran variedad de sustancias contaminantes, bien directamente en el medio marino, bien indirectamente a través de la atmósfera. Esos contaminantes pueden ser hidrocarburos y mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias, basuras, sustancias nocivas sólidas, pinturas antiincrustantes, organismos foráneos e incluso ruido. Además, los buques pueden ocasionar daños a los organismos marinos y a sus hábitat por impacto físico¹¹⁵.

194. Otras actividades marítimas que pueden producir una repercusión negativa en el ecosistema marino incluyen la exploración y explotación de recursos marinos no vivos, como los hidrocarburos y el gas, y el vertido en el mar. Se han propuesto fosas en el lecho del mar como lugares adecuados para la eliminación de desechos como los residuos de la extracción minera, escombros del dragado y los excesos de CO₂ industrial, debido a su aislamiento y supuesta capacidad para retener materiales

de desecho. Sin embargo, existen riesgos no conocidos, dado que las fosas son tectónicamente activas. La principal amenaza directa contra la fauna de las fosas es el envenenamiento por sustancias químicas tóxicas. Podría haber floraciones limitadas de la fosa y los microbios podrían constituir únicamente una defensa reducida especialmente frente a nuevas sustancias¹¹⁶.

d) Investigaciones científicas marinas

195. Las actividades humanas, con inclusión de las investigaciones científicas marinas, pueden constituir una amenaza potencial para los respiraderos hidrotérmicos¹¹⁷. Las repercusiones de la investigación científica marina en los respiraderos hidrotérmicos pueden provocar pérdida de hábitat y mortalidad de organismos como resultado de: a) la eliminación de las chimeneas y las rocas de las investigaciones geológicas o el muestreo de sustancias químicas; b) las manipulaciones ambientales como las perforaciones; c) la selección de fauna, por ejemplo, para realizar estudios experimentales sobre la recolonización o recogida de fauna para estudios sobre la diversidad biológica o demográficos; d) el transplante de fauna entre emplazamientos; e) la colocación de conjuntos instrumentales que pueden perturbar a la fauna y modificar las corrientes de agua; f) la observación, por ejemplo, de los efectos nocivos de la luz en los organismos fotosensibles; y g) la utilización de submarinos tripulados y de vehículos controlados a distancia que pueden dañar la fauna al atracar sobre los animales o causar daños debido al empleo de impulsores¹¹⁸.

e) Cambio del clima mundial

196. Están surgiendo indicios de que el rápido cambio del clima causado por el calentamiento mundial ha afectado a ecosistemas vulnerables y a la biodiversidad marina, produciendo entre otros efectos el descoloramiento de los corales y la pérdida de otros hábitat frágiles. Diversos experimentos¹¹⁹ revelan que prácticamente todos los animales marinos que viven en algunas de las partes más frías del mundo son extraordinariamente sensibles a aumentos muy pequeños de la temperatura ambiente. El calentamiento ha alterado los hábitat y los ecosistemas y ha obligado a especies marinas de todo el mundo a trasladarse a nuevas zonas. Los informes indican que los salmones, los peces de los arrecifes y otras especies se están desplazando hacia los polos como reacción al calentamiento de las temperaturas del mar¹²⁰. Un aumento pronosticado de la temperatura del mar de apenas 2° C a 3° C en los próximos 100 años entrañaría la pérdida de muchas especies valiosas de fauna y flora marinas en los océanos que circundan el Antártico¹²¹. Los países de baja altitud, con inclusión de los pequeños Estados insulares en desarrollo y sus atolones, resultarían particularmente amenazados por una elevación de los niveles del mar.

4. Marco jurídico y de políticas para la protección de los ecosistemas marinos vulnerables

a) Instrumentos mundiales (vinculantes o recomendatorios)

Instrumentos que prescriben la protección de especies particulares y/o de zonas concretas

197. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar prescribe un marco mundial para la protección y preservación del medio marino. El artículo 192 de la Convención establece la obligación general de los Estados de proteger y preservar el medio marino. El párrafo 5 del artículo 194 pide a los Estados que tomen las

medidas necesarias para “proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marinas diezmadas, amenazadas o en peligro”. Estos ecosistemas pueden estar amenazados por la contaminación de fuentes terrestres (artículo 207); actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional y actividades en la Zona (artículos 208 y 209); el vertimiento (artículo 210); los buques (artículo 211); y la atmósfera (artículo 212). Además, el artículo 234 de la Convención prescribe los derechos de los Estados ribereños a dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos no discriminatorios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques en las zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva.

198. Además, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige a los Estados que conserven y ordenen los recursos vivos marinos dentro de las zonas sometidas a la jurisdicción nacional y más allá y que protejan y preserven el medio marino. Con arreglo al párrafo 4 del artículo 62 en la zona económica exclusiva el Estado ribereño podrá, entre otras cosas, regular las temporadas y áreas de pesca, los tipos, tamaños y cantidad de aparejos y los tipos, tamaños y número de buques de pesca que pueden utilizarse; y fijará la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que puedan capturarse y adoptarán cualesquiera otras medidas necesarias para la conservación, con inclusión de las moratorias y temporadas de veda. En la alta mar, la Convención exige a los Estados que cooperen entre sí en la conservación y ordenación de los recursos vivos, incluso en relación con las poblaciones de peces compartidas y las poblaciones de peces altamente migratorias. Se deben establecer medidas de conservación, basadas en las mejores pruebas científicas disponibles, para mantener o restablecer las poblaciones de especies capturadas a todos los niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible y mantener y restablecer las poblaciones de especies asociadas o dependientes. Con respecto a la protección y preservación del medio marino en la Zona, el artículo 145 de la Convención prescribe que la Autoridad debe elaborar normas, reglamentos y procedimientos para asegurar la eficaz protección del medio marino, la protección y conservación de los recursos naturales de la Zona y la prevención de los efectos perjudiciales que sobre su flora y fauna puedan tener las actividades que se realicen en la Zona.

199. El *Capítulo 17 del Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) de 1992* amplía las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las actualiza y establece un plan de acción para su aplicación. Reitera la necesidad de proteger y preservar los ecosistemas marinos vulnerables. Con respecto a zonas sometidas a la jurisdicción nacional, el Programa 21 recomienda a los Estados ribereños que conserven y restauren los hábitat críticos alterados y que adopten medidas destinadas a mantener la diversidad biológica y la productividad de las especies marinas y los hábitat, con inclusión del establecimiento de inventarios de especies en peligro y de los hábitat costeros y marinos críticos¹²². Pide a los navieros internacionales que garanticen el respeto de las zonas designadas por los Estados ribereños, dentro de su zona económica exclusiva, de conformidad con el derecho internacional, para proteger y preservar los ecosistemas raros o frágiles, como los arrecifes de coral y los manglares. En la alta mar, la CNUMAD pide a los Estados que preserven los hábitat marinos y otras zonas ecológicamente sensibles.

200. El *Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces de las Naciones Unidas de 1995*¹²³, aunque trata principalmente de la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y de las poblaciones de peces altamente migratorios, se ocupa de

la protección de especies que pertenecen al mismo ecosistema que las poblaciones objeto de la pesca. Impone a los Estados pesqueros la obligación de reducir al mínimo la contaminación, los desechos y los efectos negativos de la pesca sobre especies asociadas o dependientes, en particular especies en peligro, mediante la concepción y el uso de aparejos y técnicas de pesca selectivos, inofensivos para el medio ambiente y de bajo costo. Los Estados deben aplicar ampliamente el criterio de precaución y elaborar programas de recopilación de datos e investigaciones para evaluar la repercusión de la pesca en las especies asociadas y dependientes no objeto de la pesca y su medio. Deben asimismo adoptar planes para garantizar la conservación de esas especies y proteger los hábitat de particular interés.

201. Análogamente, el *Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995* de la FAO establece como uno de esos principios generales la protección y rehabilitación de todos los hábitat críticos para la pesca en los ecosistemas marinos y de agua dulce, como los humedales, los manglares, los arrecifes, las lagunas y las zonas de cría y desove. A este respecto, insiste en el esfuerzo particular que se debe realizar para proteger esos hábitat contra la destrucción, la degradación, la contaminación y otros efectos importantes resultantes de las actividades humanas que amenazan la salud y la viabilidad de los recursos pesqueros. Invita a los Estados y a las organizaciones y los mecanismos regionales de ordenación pesquera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, a que garanticen que los recursos pesqueros y los hábitat fundamentales para el bienestar de esos recursos que se han visto afectados negativamente por la pesca u otras actividades humanas sean restaurados.

202. Desde la perspectiva más amplia de la protección de toda la diversidad biológica, el *Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992* exige, en lo que respecta a la conservación in situ, que las Partes Contratantes rehabiliten y restauren los ecosistemas degradados y promuevan la recuperación de especies amenazadas mediante la elaboración y aplicación de planes y otras estrategias de ordenación. Las Partes Contratantes deben adoptar medidas para la protección de las especies amenazadas y prestar ayuda a las poblaciones locales para que preparen y apliquen medidas correctivas en las zonas degradadas en las que se ha reducido la diversidad biológica. Se les pide además que regulen o administren los recursos biológicos importantes para la conservación de la diversidad biológica, con el fin de garantizar su conservación y utilización sostenible y que rehabiliten y restauren los ecosistemas degradados y promuevan la recuperación de especies amenazadas, entre otras formas mediante la elaboración y aplicación de planes u otras estrategias de ordenación. Deben igualmente establecer un sistema de áreas protegidas o áreas donde haya que tomar medidas especiales para conservar la diversidad biológica.

203. El *Convenio Internacional sobre la Regulación de la Pesca de la Ballena de 1946* formula reglas internacionales para la conservación y ordenación eficaces de las ballenas. La Comisión Ballenera Internacional puede establecer “aguas abiertas y cerradas” y designarlas como santuarios. La pesca comercial de la ballena está prohibida en un santuario; sin embargo, está autorizada la pesca de la ballena con fines de investigación científica.

204. El *Convenio sobre las Especies Migratorias* impone a sus Partes Contratantes la obligación de adoptar, individualmente y en cooperación, las medidas adecuadas y necesarias para conservar las especies migratorias y sus hábitat (para más detalles, véase la sección A.6 *supra*).

205. Con arreglo a la *CITES*, el comercio de especies en peligro de fauna y flora silvestres está controlado y se previene cuando la demanda comercial amenaza su explotación excesiva o extinción, tal como se explica en la sección VI.A.6 *supra*.

206. El *Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra*, aprobado en 1995, tiene por objeto prevenir la degradación del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, mediante la prestación de asistencia a los Estados para que adopten medidas individual o conjuntamente en el marco de sus políticas, prioridades y recursos respectivos, con miras a prevenir, reducir, controlar y/o eliminar la degradación del medio marino, así como a lograr que se recupere de los efectos de las actividades realizadas en tierra. Entre las zonas marinas consideradas como vulnerables cabe mencionar: los hábitat críticos, incluidos los arrecifes de coral, las marismas, los lechos de algas marinas, las lagunas costeras y los manglares; los hábitat de especies amenazadas; los componentes de ecosistemas, incluidas las zonas de reproducción, cría, alimentación y animales adultos; los litorales; las cuencas hidrográficas; y los estuarios.

207. El *Plan de Aplicación de las Decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible*, adoptado en septiembre de 2002, estipula que para promover la conservación y ordenación de los océanos, se deben adoptar medidas en todos los niveles para mantener la productividad y la diversidad biológica de las zonas marinas y costeras importantes y vulnerables, incluidas las zonas situadas dentro y fuera de la jurisdicción nacional. Recomienda la aplicación del programa de trabajo basado en el Mandato de Yakarta sobre la conservación y el aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica marina y costera; la utilización del enfoque basado en el ecosistema; la eliminación de las prácticas pesqueras destructivas; el cierre de zonas en algunas épocas para proteger los períodos y los lugares de cría y reproducción; el uso adecuado de la tierra en las zonas costeras y la planificación de las cuencas; la integración de la ordenación de las zonas marinas y costeras en sectores clave; el establecimiento de zonas marinas protegidas en armonía con el derecho internacional y basado en información científica; la elaboración de programas nacionales, regionales e internacionales para contener la pérdida de la diversidad biológica marina, incluidos los arrecifes de coral y los humedales; y la aplicación del programa de acción incorporado en la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral con relación a los ecosistemas de humedales en las zonas costeras, con inclusión de los arrecifes de coral, los manglares, los lechos de algas y los fangales de marea¹²⁴.

208. El *Convenio sobre las marismas de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas, 1971 (Convenio de Ramsar)* exige a cada Estado Parte que designe por lo menos un humedal “dentro de su territorio” para su inclusión en la Lista de Humedales de Importancia Internacional.

209. La *Convención para la protección del patrimonio mundial y cultural de la UNESCO, 1972 (Convención sobre el Patrimonio Mundial)* prescribe el establecimiento de una lista del patrimonio mundial y de una lista del patrimonio mundial en peligro con miras a la protección del patrimonio cultural y natural. Cierta número de zonas marinas se han incluido en las listas.

Instrumentos que prescriben la determinación de zonas en las que se aplican medidas de protección especiales

210. La *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* no especifica en el párrafo 5 del artículo 194 qué medidas de protección deben adoptarse para

cumplir las prescripciones del artículo. Reconoce la necesidad de medidas de protección especiales en determinadas zonas marinas en sólo tres contextos diferentes: la conservación de los recursos marinos vivos; la explotación de los recursos en la Zona; y la prevención, reducción y control de la contaminación causada por los buques.

211. *Prevención, reducción y control de la contaminación causada por los buques.* En el párrafo 6 del artículo 211 la Convención permite a los Estados ribereños que adopten medidas especiales tal como las adoptó la OMI, para proteger un área determinada de la zona económica exclusiva que, debido a sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como a las condiciones relacionadas con su utilización o con la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico requieren la adopción de medidas obligatorias especiales más estrictas que las previstas por las normas y reglas internacionales generalmente aceptadas para la prevención, la reducción y el control de la contaminación del medio marino a partir de los buques. El Estado ribereño podrá asimismo adoptar para la misma zona leyes y reglamentos nacionales adicionales con respecto a las descargas y las prácticas de navegación, a condición de que sean convenidas por la organización internacional competente. En el mar territorial el Estado ribereño puede adoptar cualquier medida para proteger la zona contra la contaminación en la medida en que esté en conformidad con la Convención, y no produzca ningún efecto práctico de obstaculización del paso inocente y se aplique al diseño, la construcción, la dotación o el equipo de los buques extranjeros (artículos 21, 22 y 23).

212. *MARPOL 73/78* prescribe la designación de “zonas especiales” en las que las descargas de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas y basuras (las sustancias enumeradas en los anexos I, II y V de MARPOL 73/78) se controlan más estrictamente que en las normas internacionales generalmente aplicables. Una “zona especial” se define como “cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por [hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, o basuras, según sea aplicable.]”. El anexo VI de MARPOL 73/78 utiliza el concepto de las áreas de emisiones especiales denominadas “zonas de control de las emisiones de SO_x”. Con arreglo a las Directrices de la OMI para la designación de zonas especiales en virtud de MARPOL 73/78 los ecosistemas marinos y costeros vulnerables podrían tener derecho a una mayor protección en reconocimiento de sus condiciones ecológicas sea como: a) zonas de alta productividad natural; b) zonas de desove, reproducción y cría de importantes especies marinas y zonas que constituyen rutas migratorias de aves y mamíferos marinos; c) ecosistemas raros o frágiles; y d) hábitat críticos para los recursos marinos.

213. *SOLAS y los sistemas de notificación para buques y de organización del tráfico marítimo.* Se dispone de sistemas de notificación para buques y de organización del tráfico marítimo en virtud del Convenio SOLAS y de conformidad con las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo de la OMI para proteger zonas y especies marinas ambientalmente sensibles. Las medidas de organización del tráfico marítimo incluyen el establecimiento de zonas que se han de evitar, de zonas que hay que proteger en las que no se debe anclar, por ejemplo, los arrecifes de coral. La OMI puede adoptar un sistema de notificación para buques obligatorio para proteger las zonas o las especies sensibles en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

214. Con arreglo a las *Directrices de la OMI para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, 2001* (resolución A.927(22) de la Asamblea de la OMI), una zona se designará como zona marina especialmente sensible cuando necesita una protección especial por medio de medidas de la OMI, tenga importancia por razones ecológicas, socioeconómicas o científicas reconocidas, y pueda ser vulnerable a los daños causados por las actividades marítimas internacionales. Las zonas propuestas deben cumplir por lo menos uno de los tres criterios siguientes: ecológico; social, cultural y económico; o científico y educativo, y deben estar en peligro a causa de actividades marítimas internacionales. Los criterios ecológicos incluyen la singularidad o rareza, los hábitat críticos, la dependencia, la diversidad, la productividad, la presencia de zonas de desove o reproducción, y la vulnerabilidad. La determinación de saber si una zona está en peligro a causa de las actividades marítimas entraña un examen de las características de tráfico del buque (tipos de actividades marítimas y buques, volumen del tráfico y sustancias nocivas transportadas) y factores naturales (hidrográficos, meteorológicos y oceanográficos). Entre las medidas de protección de que se dispone por intermedio de la OMI figuran: a) la designación de un área especial y/o de una zona de control de las emisiones de SO_x de conformidad con las restricciones especiales a las descargas de los buques que operan en una zona marina especialmente sensible; b) un sistema de notificación para buques y de organización del tráfico marítimo en la zona o cerca de la zona; y c) otras medidas, como sistemas de practica obligatorio o sistemas de regulación del tráfico marítimo, destinadas a proteger determinadas zonas marinas contra los daños ambientales ocasionados por los buques.

b) Instrumentos regionales

Programa de mares regionales del PNUMA

215. La mayor parte de las regiones abarcadas por el programa de mares regionales del PNUMA han adoptado una convención marco para la protección del medio marino, que incluye un artículo en el que se prescribe el establecimiento de zonas especialmente protegidas. Por ejemplo, la Convención sobre cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África occidental y central, de 1981, y el Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur, de 1986, exigen a sus Partes que adopten todas las medidas adecuadas, conjunta o individualmente, con inclusión del establecimiento de zonas especialmente protegidas para proteger y preservar ecosistemas raros y vulnerables, así como el hábitat de especies diezmadas, amenazadas o en peligro u otras formas de vida marina. Además, algunas convenciones de mares regionales contienen protocolos específicos relativos a las zonas especialmente protegidas¹²⁵.

Otras regiones

216. El *Protocolo sobre la Protección del Medio Ambiente del Tratado Antártico, 1991* prohíbe en su anexo IV prácticamente todas las formas de contaminación causada por los buques en toda la zona del Tratado. El anexo II prescribe una protección especial de las especies de mamíferos, aves y plantas nativos designadas “especies especialmente protegidas” con arreglo al apéndice A del anexo II. El anexo V prescribe el establecimiento de “zonas antárticas especialmente protegidas” y de “zonas antárticas especialmente ordenadas”. Las primeras pueden establecerse en cualquier parte de la zona del Tratado Antártico, con inclusión del medio marino,

para proteger valores o investigaciones científicas ambientales, científicas, históricas, estéticas o de la fauna y flora silvestres excepcionales.

217. El *Convenio sobre la protección del medio marino de la zona del mar Báltico, 1992* prescribe la designación de zonas protegidas si una zona reúne los criterios establecidos en la recomendación 15/5 de la Comisión para la Protección del Medio Marino en el Mar Báltico (HELCOM), teniendo asimismo en cuenta los intereses de la pesca y la acuicultura. Los criterios incluyen zonas con hábitat de especies y comunidades endémicas, raras o amenazadas de fauna y flora silvestres; los hábitat de especies migratorias; las zonas de desove y reproducción; y los procesos de estructura geológica o geomorfológica raros, excepcionales o representativos.

218. El *Convenio para la protección del medio marino del Atlántico nordeste, 1992 (Convenio OSPAR)* prescribe en su anexo V la elaboración de medidas de protección y conservación relacionadas con zonas concretas, recurriendo al principio de precaución y a otros conceptos como las mejores prácticas ambientales, las mejores técnicas disponibles y la tecnología limpia. Se impone a las partes la obligación de adoptar las medidas necesarias para restablecer, siempre que sea posible, las zonas marinas que han sido negativamente afectadas. La Comisión OSPAR debe desarrollar medios, compatibles con el derecho internacional, para instituir unas medidas de protección, conservación, restauración o precaución relacionadas con zonas o lugares específicos o con especies o hábitat específicos.

5. Métodos e instrumentos de ordenación para proteger ecosistemas marinos y costeros vulnerables

a) Métodos de gestión integrada y actividades de base terrestre

219. El método más eficaz para garantizar la protección de los ecosistemas vulnerables consiste en la adopción de una ordenación costera y oceánica integrada, multidisciplinaria y multisectorial en el plano nacional, tal como se recomienda en el capítulo 17 del Programa 21 y en el Plan de Aplicación de las Decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, al igual que en el Proceso Consultivo. Es igualmente necesario adoptar una ordenación basada en el ecosistema que aporte un enfoque más holístico que se concentraría en la ordenación de los ecosistemas marinos en conjunto más que en elementos individuales concretos dentro de ellos y que permitiría la elaboración de una estrategia sostenible a más largo plazo.

220. La necesidad de una ordenación holística y multisectorial se ha señalado como un principio básico en la protección del medio marino contra actividades de origen terrestre. Se alienta a los Estados a elaborar un programa nacional de acción como un marco de ordenación y política flexible ajustados a sus políticas, programas y planes de desarrollo concretos para la protección del medio marino, con inclusión de la protección de los ecosistemas marinos vulnerables. Un programa de acción nacional debe incluir un marco de dos dimensiones de actividades respaldadas por las estructuras administrativas y de ordenación necesarias para su aplicación. En la primera dimensión las actividades de ordenación deben tener por objeto: a) determinar y evaluar la índole y gravedad de los problemas relacionados con los ecosistemas afectados o vulnerables; b) el establecimiento de prioridades; c) el establecimiento de objetivos de ordenación con respecto a problemas prioritarios; d) la determinación, evaluación y selección de estrategias y medidas; e) la elaboración de criterios para la evaluación de la eficacia de las estrategias y medidas; y f) la garantía de los elementos de apoyo al programa necesarios. En la segunda dimensión se

recomiendan con respecto a medidas concretas categorías específicas de fuentes de contaminantes, como las aguas residuales, los contaminantes orgánicos persistentes, las sustancias radiactivas, los metales pesados, los hidrocarburos, los nutrientes, la movilización de sedimentos, la basura y las alteraciones y la destrucción físicas de los hábitat¹²⁶.

221. Debido a los efectos transfronterizos de la contaminación marina, la cooperación entre los Estados de una región determinada es esencial para garantizar la protección de ecosistemas frágiles. En consecuencia, se alienta a los Estados a que elaboren programas de acción regionales para la protección del medio marino contra las actividades de origen terrestre. El programa de mares regionales del PNUMA y otros programas y organizaciones de mares regionales aportan un marco integrado para la determinación de las prioridades regionales y la elaboración de programas regionales de acción. La función importante de los programas de mares regionales se reconoció en la *Primera reunión intergubernamental de examen de la ejecución del Programa de Acción Mundial para la protección del medio ambiente marino frente a las actividades realizadas en tierra* (Montreal, noviembre de 2001)¹²⁷.

b) Protección de los ecosistemas vulnerables contra la pesca – tensión inducida

222. La repercusión de la pesca en el medio marino constituye una cuestión de preocupación mundial, particularmente en relación con los ecosistemas marinos y costeros frágiles. Diversos aparejos y métodos de pesca han atraído la atención por su repercusión potencial en el medio ambiente, especialmente los daños causados al hábitat. Los aparejos y las técnicas se han modificado para reducir las posibles repercusiones, entre otras formas mediante el mejoramiento del rendimiento selectivo de los aparejos de arrastre para eliminar la captura incidental de peces en la pesca de camarones¹²⁸. La pesca de arrastre ha causado graves daños a los arrecifes de coral, aunque se sabe poco acerca de sus efectos a largo plazo sobre esos ecosistemas. En aplicación del criterio de precaución, en 1999 Noruega estableció en sus aguas áreas en las que no se permitía la pesca de arrastre cuando el riesgo de daños a los arrecifes de coral de aguas profundas era grande. Además, en muchos países se está investigando el efecto de la pesca de arrastre en los hábitat del lecho del mar¹²⁹. Un proyecto mundial para reducir las repercusiones ambientales de la pesca de arrastre de camarones en los trópicos, que se concentra en 12 países a lo largo del período 2002-2007, ha sido aprobado conjuntamente por el FMAM y el PNUMA, para ser ejecutado por la FAO.

223. En aplicación del párrafo 4 del artículo 62 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados ribereños deben conservar los recursos vivos marinos en su zona económica exclusiva utilizando medidas como: la reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos, y los tipos, tamaño y número de buques pesqueros que pueden utilizarse; y fijando la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que pueden capturarse. Algunos Estados ribereños han establecido zonas marinas protegidas como un instrumento de ordenación de los ecosistemas marinos frágiles.

c) Establecimiento de zonas marinas protegidas

224. Una zona marina protegida puede describirse en general como una zona geográficamente delimitada que está concebida y ordenada para lograr objetivos de conservación concretos. La FAO define una zona marina protegida como:

“un área marina protegida intermareal o submareal, dentro de las aguas territoriales, o en la alta mar, reservada por ley o por cualquier otro medio eficaz, junto con sus aguas suprayacentes y su flora, fauna, y características históricas y culturales conexas. Proporciona diversos grados de preservación y protección de la diversidad biológica de recursos marinos importantes; un hábitat particular (verbigracia, un manglar o un arrecife) o una especie o subpoblación (por ejemplo, alevines o peces juveniles) dependen del grado de uso permitido. El empleo de zonas marinas protegidas (para fines científicos, educativos, recreativos, extractivos u otros, incluida la pesca) está estrictamente regulado y podría prohibirse¹³⁰.”

Las *directrices relativas a las zonas marinas protegidas de la UICN* definen una zona marina protegida como “cualquier superficie de terreno intermareal o submareal, junto con sus aguas suprayacentes y la flora, fauna, características históricas y culturales conexas, que ha sido reservada por ley o por cualquier otro medio eficaz para proteger una parte o la totalidad del entorno encerrado”¹³¹. Las zonas marinas protegidas son instrumentos designados a reducir la presión de las actividades humanas sobre los ecosistemas y los recursos costeros/marinos mediante la ordenación de los múltiples usos humanos en un área geográfica determinada. Pueden contribuir a conservar la biodiversidad mediante la protección de los hábitat y aumentan la productividad al proporcionar refugios seguros a especies amenazadas. Pueden también ser utilizadas para efectuar estudios de vigilancia ambiental a largo plazo como lugares de control para estudiar las técnicas de ordenación¹³².

225. El Grupo de Expertos Técnicos sobre las Zonas Marinas y Costeras Protegidas del Convenio sobre la Diversidad Biológica reconocía múltiples beneficios a esas zonas en relación tanto con la conservación como con la utilización sostenible de la diversidad biológica, con inclusión de la protección de la estructura, el funcionamiento y la belleza del ecosistema; facilitaba la recuperación de los daños causados anteriormente; mejoraba los rendimientos de la pesca; y proporcionaba beneficios sociales y económicos a las comunidades y naciones locales. Las zonas marinas y costeras protegidas aportaban la mejor estrategia disponible para garantizar la eficacia de los regímenes integrados de ordenación de las zonas costeras y marinas de conformidad con el informe del Grupo de Expertos¹³³.

226. A juicio de los expertos, las zonas marinas protegidas tienen la posibilidad potencial de conservar ecosistemas íntegros que son excepcionales, particularmente ricos en especies o representantes de unidades biogeográficas. Pueden ayudar a mantener la productividad del ecosistema mediante la salvaguardia de procesos ecológicos esenciales controlando las actividades que los perturban o que dañan físicamente el medio ambiente. Pueden igualmente contribuir a la reposición de recursos marinos amenazados gracias a la creación de “zonas sin peces” como “zonas sin captura” o santuarios. A este respecto, sirven para proteger los santuarios de cría desde los que individuos de una especie pueden dispersarse para poblar zonas explotadas. Entre otras aplicaciones relacionadas con la protección cabe mencionar la salvaguardia de zonas de reproducción reconocidas para peces juveniles¹³⁴.

227. De estas zonas marinas protegidas, las reservas marinas son las más frecuentemente descritas en la documentación científica y sobre la ordenación marina y se han establecido a lo largo de muchas costas diferentes de todo el mundo. En las reservas marinas totalmente protegidas, no se autoriza ninguna utilización extractiva de ningún recurso ni ninguna destrucción de hábitat. En otras, con unos niveles menos

globales de protección con respecto a la extracción, como las áreas cercadas temporalmente, la prohibición de recibir individuos reproductivos y los límites de captura son comunes en los hábitat marinos¹³⁵. El estudio de más de 100 reservas muestra que éstas suelen aumentar la población y la dimensión individual de las especies excesivamente explotadas. En general se cree que proporcionan protección contra las principales consecuencias de la pesca excesiva de tres formas. En primer lugar, protegen a las especies individuales de importancia comercial o recreativa contra la captura dentro de los límites de la reserva marina. En segundo lugar, reducen los daños causados al hábitat por las prácticas pesqueras que alteran las estructuras biológicas, como los arrecifes de ostras, necesarios para mantener los ecosistemas marinos. En tercer lugar, proporcionan protección contra la pesca excesiva en el ecosistema, en el sentido de que la retirada de las especies ecológicamente fundamentales desequilibra a un ecosistema y altera su diversidad y productividad¹³⁶. En los últimos 30 años se han establecido reservas marinas a lo largo de arrecifes de coral, orillas de temperatura templada, estuarios, manglares y muchos otros hábitat¹³⁷. Las reservas marinas son particularmente eficaces en situaciones en las que los hábitat biológicos se ven gravemente perturbados por la pesca excesiva y en las que las poblaciones locales de especies piscícolas dependen de esos hábitat. Reservas reducidas pueden funcionar como importantes instrumentos de conservación y beneficiar a las pesquerías locales si están destinadas a proteger hábitat críticos, como las zonas de cría o agrupamientos de peces desovadores. Para mejorar ampliamente los ecosistemas regionales, las reservas tienen que estar lo suficientemente pobladas para contribuir de manera sustancial a la diversidad de las especies y a la repoblación fuera de sus límites¹³⁸. Una vigilancia y una imposición del cumplimiento suficientes son igualmente esenciales para la eficacia de esas zonas marinas protegidas¹³⁹.

d) Enfoque ecosistémico de la ordenación pesquera

228. En la alta mar muchas organizaciones y mecanismos regionales de ordenación pesquera han empezado a captar la importancia de los hábitat críticos para la sostenibilidad a largo plazo de los recursos pesqueros sometidos a su ordenación. Varios de ellos han adoptado un enfoque basado en el ecosistema con respecto a la ordenación pesquera y han reconocido que una parte importante de ese enfoque para la ordenación pesquera estriba en la protección de los hábitat de los peces contra la actividad pesquera que puede reducir la idoneidad de esos hábitat. Para proteger a esos hábitat es posible que sea necesario imponer restricciones de área y tiempo a la pesca, o prohibiciones de la actividad pesquera en zonas consideradas como hábitat esenciales de los peces.

229. Organizaciones regionales de ordenación pesquera recién establecidas como la Comisión para la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios del Océano Pacífico Occidental y Central, la Comisión de Pesca del Atlántico Sudoriental y la Comisión de Pesca del Océano Índico Suroccidental han incluido en sus respectivos convenios y convenciones los principios de la ordenación pesquera basada en el ecosistema, con inclusión de la obligación de garantizar las prácticas pesqueras y de que las medidas de ordenación tengan debidamente en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los efectos nocivos en los recursos marinos vivos en conjunto. Estos instrumentos instan también a la aplicación del criterio de precaución en la ordenación pesquera¹⁴⁰. Además, la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR) que ha sido pionera en la aplicación de la ordenación pesquera basada en el ecosistema, aprobó en su reunión

anual más reciente, en 2002 cuatro planes de la ordenación para zonas antárticas especialmente protegidas con componentes marinos, tras la entrada en vigor, el 24 de mayo de 2002, del anexo V del Protocolo sobre la Protección Ambiental del Tratado Antártico. Tres de las referidas zonas gozaban de protección como lugares de interés científico especial en el marco del Tratado¹⁴¹.

230. A fin de proteger los recursos vivos de la alta mar, algunas ONG han sugerido recientemente que la Asamblea General apruebe una resolución en la que se imponga una moratoria mundial a la pesca en torno a los montes marinos de la alta mar con el fin de evitar una mayor pérdida de diversidad biológica en las zonas de los fondos marinos en espera de la negociación de un régimen para la conservación de esos ecosistemas frágiles. Consideran que esas medidas preventivas están en armonía con las preocupaciones planteadas por los científicos marinos y la aplicación del criterio de precaución a la pesca¹⁴². La sugerencia se inspiró en la moratoria mundial a toda la pesca pelágica en gran escala con redes de arrastre en la alta mar establecida por la Asamblea General en su resolución 46/215 de 20 de diciembre de 1991. A fin de abordar esta cuestión, la FAO ya ha emprendido una labor relativa al desarrollo de una pesca en relación con los recursos de aguas profundas. A este respecto, la FAO, en cooperación con los Gobiernos de Australia y Nueva Zelandia, celebrará una Conferencia Internacional sobre la ordenación y gestión de la pesca en aguas profundas, que se celebrará en Queenstown, Nueva Zelandia, del 1º al 4 de diciembre de 2003.

231. Además, la FAO indica que, en el marco del seguimiento de las cuestiones planteadas en la Declaración de la Conferencia de Reykjavik de 2001 sobre la Pesca Responsable en el Ecosistema Marino, ha emprendido actividades encaminadas a proteger los ecosistemas vulnerables entre las que se encuentran: i) la convocatoria de una consulta de expertos sobre la ordenación de la pesca basada en el ecosistema en Reykjavik, del 16 al 19 de septiembre de 2002, en la que se elaboraron las directrices preliminares de un enfoque basado en el ecosistema para la ordenación pesquera; ii) el patrocinio del Departamento de Pesca de la FAO al Grupo de Trabajo sobre los Indicadores relativos al ecosistema para la ordenación pesquera del Comité Científico para las Investigaciones Oceánicas de la UNESCO y su participación en el mismo; los resultados de la labor del Grupo complementarían la labor ya realizada por la FAO y podrían contribuir a futuras actualizaciones de las directrices preliminares de la FAO sobre el enfoque basado en el ecosistema; iii) el lanzamiento de un nuevo proyecto en octubre de 2002 llamado “Base científica de la ordenación basada en el ecosistema en las Antillas Menores, incluidas las interacciones con los mamíferos marinos y otros grandes predadores”, encaminada a facilitar la aplicación del enfoque basado en el ecosistema en los países y la subregión participantes para garantizar el mantenimiento de la integridad del ecosistema pelágico, los recursos marinos y la producción pesquera, mediante la realización de una pesca sostenible y responsable¹⁴³.

e) Protección de los arrecifes de coral

232. En 1999 la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral reconoció la necesidad de coordinar los esfuerzos de investigación y ordenación a través de todas las instituciones competentes para la aplicación de sus recomendaciones urgentes con el fin de salvar los arrecifes del mundo. Estableció la red de acción internacional de defensa de los arrecifes de coral (ICRAN) para detener e invertir la disminución

de la salud de los arrecifes de coral del mundo. La ICRAN es una asociación mundial innovadora y dinámica de muchas de las principales organizaciones del mundo científicas y de conservación de los arrecifes de coral. Recurre a las inversiones de los asociados en actividades de vigilancia y ordenación de los arrecifes para crear actividades estratégicamente conectadas en las escalas local, nacional y mundial. La ICRAN es la primera asociación que atiende a las necesidades de conservación a escala mundial al reconocer las perspectivas tradicionales y científicas de la dinámica de los arrecifes de coral y las dependencias sociales respectivas.

233. La guía “Prácticas idóneas para la protección y ordenación de los arrecifes de coral”¹⁴⁴ reconoce que “las prácticas idóneas” pueden adoptar la forma de actividades prácticas sobre el terreno, medidas que promueven la participación social, instrumentos de carácter económico, jurídico o institucional, o técnicas innovadoras y eficaces que contribuyen de manera significativa a la protección y ordenación de los arrecifes de coral y al desarrollo sostenible en las zonas costeras adyacentes. Entre otros ejemplos de prácticas correctas indicadas en la guía cabe mencionar: la ordenación de los recursos (ordenación de la pesca, protección de las poblaciones de peces, ordenación basada en la comunidad); la ordenación integrada de la zona costera; las zonas marinas protegidas; el turismo y las zonas marinas protegidas (planificación, desarrollo y actividades turísticas); el control de la contaminación y de la degradación ambiental (lucha contra la erosión y la sedimentación en las cuencas hidrográficas, control de la contaminación industrial y urbana, prevención de la erosión de las playas y restablecimiento de los arrecifes de coral); repoblación y restauración de los arrecifes de coral (repoblación de las poblaciones de los arrecifes de coral, restauración y rehabilitación de los arrecifes de coral degradados mediante transplantes de corales).

234. El Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) financia actividades en el marco del desarrollo sostenible, incluso en el contexto de la degradación de las aguas internacionales. A través de su zona de interés prioritario de las aguas internacionales, ayuda a las naciones receptoras a atender a los problemas de las masas de agua transfronterizas. Entre 1991 y 2002 se lanzaron 32 proyectos internacionales relativos a aguas del FMAM para ocuparse de la protección de los ecosistemas marinos vulnerables.

6. Iniciativas en el plano regional¹⁴⁵

235. El capítulo 17 del Programa 21 clasificó a los pequeños Estados insulares en desarrollo como un caso especial tanto con respecto al medio ambiente como al desarrollo, y los describió como ecológicamente frágiles y vulnerables. Según el Programa de Acción de Barbados, muchos pequeños Estados insulares en desarrollo son, en su totalidad o primordialmente, entidades costeras. Lo que es más, debido al pequeño tamaño, el aislamiento y la fragilidad de los ecosistemas insulares, su renombrada diversidad biológica es una de las más amenazadas del mundo. Su aislamiento geográfico ha motivado que en ellos vivan un número comparativamente grande de especies excepcionales de flora y fauna. Más recientemente, la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible en su Declaración de Johannesburgo sobre el Desarrollo Sostenible, reafirmó su compromiso a seguir prestando particular atención a las necesidades de desarrollo de los pequeños Estados insulares en desarrollo.

236. La Asamblea General ha reconocido también la vulnerabilidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo. En su resolución 57/261, de 20 de diciembre de 2002, titulada “Promoción de un enfoque integrado de la ordenación de la zona del mar Caribe en el contexto del desarrollo sostenible”, la Asamblea reconoce que el mar Caribe se caracteriza por una diversidad biológica singular y un ecosistema sumamente frágil y hace un llamamiento al sistema de las Naciones Unidas y a la comunidad internacional para que apoyen los esfuerzos de los países del Caribe y sus organizaciones regionales por proteger el mar Caribe contra la degradación causada por la contaminación de los buques, en particular por el vertimiento ilegal de combustible y otras sustancias nocivas y por la descarga ilegal o el vertimiento accidental de desechos peligrosos, incluso materiales radiactivos, desechos nucleares y productos químicos peligrosos, en contravención de las reglas y normas internacionales pertinentes, así como la contaminación causada por actividades terrestres. La Asamblea General exhortó asimismo a los Estados a que, teniendo en cuenta el Convenio sobre la Diversidad Biológica, elaborasen programas nacionales, regionales e internacionales para frenar la pérdida de diversidad biológica marina en el mar Caribe, en particular los ecosistemas frágiles, como los arrecifes de coral.

237. El establecimiento del mecanismo regional del Caribe para la pesca es un ejemplo reciente de un intento regional de aplicar la ordenación sostenible a los recursos pesqueros de la región. Además, el Protocolo sobre fauna, flora y zonas especialmente protegidas del Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe se aventura más allá de la protección y ordenación al prescribir el restablecimiento y mejoramiento del estado de los ecosistemas. Entre otros acontecimientos que se han producido en la región del Caribe cabe mencionar el Seminario regional de la iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral para las Américas tropicales, celebrado en México en junio de 2002. Las zonas marinas protegidas eran uno de los principales temas abordados en el seminario.

7. Otras medidas

238. Como lo demuestra este estudio de los instrumentos existentes, se dispone ya de un amplio conjunto de reglas, medidas e instrumentos de ordenación para proteger los ecosistemas marinos vulnerables. Una laguna es la falta de un régimen de protección de los respiraderos hidrotérmicos en la Zona. Sin embargo, un informe reciente de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y de la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica aborda esta cuestión. Cabría también prever un nuevo código de conducta para que los científicos ampliaran los principios generales establecidos en el artículo 240 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. No obstante, lo más importante es aplicar las reglas y programas existentes. Los Estados que desean proteger a los ecosistemas marinos vulnerables deben pasar a ser partes en las convenciones y los convenios pertinentes y deberían aplicar sus instrumentos y los planes y programas de acción correspondientes a los ecosistemas vulnerables situados dentro de su jurisdicción así como a sus nacionales y a los buques que enarbolan su pabellón en zonas situadas más allá de los límites de la jurisdicción nacional. Por último, deben velar por que esas medidas se apliquen con eficacia de conformidad con su derecho nacional.

VII. Cooperación y coordinación internacionales

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

239. En su quincuagésimo séptimo período de sesiones, de conformidad con el párrafo 4 de su resolución 54/33 de 24 de noviembre de 1999, la Asamblea General examinó si debería proseguir el Proceso de consultas. Después de revisar la labor del Proceso en los últimos tres años y advirtiendo su aportación al fortalecimiento de su debate anual sobre los océanos y el derecho del mar, la Asamblea decidió proseguir el Proceso durante tres años más. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y la División de Desarrollo Sostenible del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales seguirán prestando el apoyo sustancial de la secretaría.

240. La cuarta reunión del Proceso de consultas se celebrará en la Sede de las Naciones Unidas de Nueva York del 2 al 6 de junio de 2003, y sus debates se centrarán en las esferas siguientes: a) la protección de los ecosistemas marinos vulnerables; y b) la seguridad de la navegación, por ejemplo, la creación de capacidad para la producción de cartas marinas, así como sobre las cuestiones examinadas en reuniones anteriores. En febrero de 2003, el Presidente de la Asamblea General designó al Excmo. Sr. Felipe Paolillo (Uruguay) y al Sr. Philip Burgess (Australia) como copresidentes de la cuarta reunión.

B. Mecanismo general de cooperación interinstitucional sobre los océanos y el derecho del mar

241. En 2001 el Secretario General decidió abolir el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras, que había sido un mecanismo para la cooperación interinstitucional sobre el desarrollo sostenible de los océanos establecido a raíz de la CNUMAD. El Subcomité fue sustituido por una política de utilización de grupos de tareas interinstitucionales especiales dedicados a asuntos particulares durante períodos limitados de tiempo. Preocupados de que la cooperación interinstitucional disminuyera a falta de un foro general de cooperación, en 2002, primero en el Proceso de Consultas y luego en la Asamblea General (resolución 57/141), los Estados Miembros solicitaron la creación de un nuevo mecanismo general de cooperación y coordinación interinstitucionales que fuera eficaz, regular y transparente. En el momento de redactarse el presente documento el Comité de Alto Nivel sobre Programas está participando activamente en consultas con todos los órganos de las Naciones Unidas interesados en la posibilidad de establecer un mecanismo de ese tipo.

242. Como el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras quedó abolido debido a su falta de eficacia, el restablecimiento de una entidad similar probablemente no sería útil. Sería preferible utilizar una estructura existente dentro de las Naciones Unidas, como la Junta de Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas para la Coordinación y el Comité de Alto Nivel sobre Programas para la supervisión general de la cooperación interinstitucional, sin injerencias en las actividades sustantivas. Cualquier mecanismo debería ser regular, eficaz, flexible y transparente.

C. Asuntos concretos

1. El Grupo de Tareas del *Prestige*

243. Como consecuencia del desastre del *Prestige*, el Fondo Mundial para la Naturaleza, Greenpeace International y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte dirigieron una carta al Secretario General, expresando su preocupación por las consecuencias ambientales y sociales del vertimiento de petróleo y solicitándole que creara un “grupo de tareas” de órganos internacionales competentes para examinar las causas profundas del problema. En su opinión, esas causas se debían a que determinados Estados de abanderamiento, en particular los de matrícula abierta, no cumplían sus obligaciones dimanantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además, pidieron la revisión del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques de 1986, con el fin de reforzar el requisito de un “vínculo auténtico” entre los Estados del pabellón y los buques que matriculan. En respuesta, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, en nombre del Secretario General, está participando actualmente en consultas con otros órganos internacionales de dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas para averiguar sus opiniones sobre el establecimiento de ese grupo de tareas.

2. Evaluación marina mundial

244. El proceso de establecimiento de una evaluación marina mundial fue iniciado por el Consejo de Administración del PNUMA en su vigésimo primer período de sesiones en febrero de 2001 con la aprobación de la decisión del Consejo 21/13 titulada “Evaluación mundial del estado del medio marino”. En septiembre de 2001 el PNUMA convocó una reunión consultiva oficiosa en Reykjavik en la que los participantes acordaron que una evaluación mundial del estado del medio marino era no sólo deseable sino también urgentemente necesaria. Recomendó que el proceso de valuación mundial del estado del medio marino se debería destinar a los decisores de las políticas, basarse en una evaluación científica del medio marino mundial y en una evaluación de las repercusiones socioeconómicas, y proporcionar a los decisores de las políticas pautas y asistencia sobre las actividades requeridas para mitigar las repercusiones en el medio ambiente y sus cambios. Se recomendó encarecidamente que la evaluación se basara en las evaluaciones existentes y se sugirió que un GESAMP reformado, dotado de fondos adecuados, podría ser la mejor opción de un mecanismo de coordinación que cumpliera cuatro criterios principales: eficacia en función de los costos, credibilidad, sostenibilidad y capacidad de abordar cuestiones de políticas¹⁴⁶.

245. Un seminario técnico destinado a proseguir la elaboración de los objetivos fundamentales y a determinar el marco práctico para realizar un proceso de evaluación marina mundial fue acogido por el Gobierno de Alemania en Bremen en marzo de 2002. Confirmó que las metas principales consistían en proporcionar una base regular, oportuna y científica a las evaluaciones necesarias del estado y las tendencias de todos los aspectos de los ecosistemas marinos. El mecanismo de coordinación debería garantizar la legitimidad, la credibilidad, la prominencia, la eficacia en función de los costos, la eficiencia y la sostenibilidad. Los resultados previstos de la evaluación marina mundial deberían estar sometidos a un examen transparente de científicos de igual nivel y comunicarse en una forma de presentación en dos

niveles, constituidos por un informe científico/técnico y un informe orientado hacia la adopción de políticas basado en la misma información¹⁴⁷.

246. En abril de 2002 el proceso de consultas reiteró esas conclusiones¹⁴⁸. Posteriormente en el Plan de Aplicación de Johannesburgo de las decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible se pidió el establecimiento a más tardar en 2004 de un procedimiento regular en el marco de las Naciones Unidas para la presentación de informes y la evaluación del estado del medio marino. Por último, la Asamblea General, en su resolución A/57/141, respaldó la recomendación de la Cumbre Mundial y pidió al Secretario General que consultara a todas las partes interesadas, que preparara propuestas sobre las modalidades de la evaluación mundial y que sometiera esas propuestas al examen y decisión de la Asamblea General en su quincuagésimo octavo período de sesiones.

VIII. Conclusiones

247. Se ha puesto cada vez más de manifiesto que la aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hace 20 años fue sólo el comienzo de la ruta hacia la resolución de las cuestiones relacionadas con los océanos. En realidad, desde esa época los problemas se han agravado. Y ello pese al impresionante conjunto de leyes promulgadas en todas las esferas con los auspicios de un número considerable de organizaciones que tratan de asuntos relacionados con los océanos. En 2002 la evolución de los asuntos oceánicos desde 1982 y 1992 fue examinada de nuevo en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, que llegó a la conclusión de que se requerían con urgencia nuevas medidas. Los principales problemas actuales son la explotación excesiva de la pesca y las prácticas pesqueras destructivas; la degradación del medio marino; y el aumento de los accidentes y delitos relacionados con los buques.

248. Para poner remedio a esta situación, parece necesario que todos los Estados:

- Ratifiquen o se adhieran a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y a sus acuerdos de aplicación;
- Ratifiquen o se adhieran a los múltiples otros acuerdos que dan contenido y que especifican los principios básicos de la Convención;
- Incorporen estos acuerdos a sus leyes nacionales y estructuras administrativas;
- Apliquen activamente y hagan cumplir esas leyes y reglamentos.

249. La raíz de muchos de esos problemas es la falta de voluntad o la falta de capacidad de ciertos Estados, especialmente los Estados de abanderamiento, para cumplir sus obligaciones jurídicas internacionales. Es indispensable reforzar el control de los Estados del pabellón sobre sus buques. En realidad, puede que haya llegado ya el momento de tratar de definir la expresión fundamental de “conexión auténtica” para garantizar que los Estados no matriculan ningún buque a menos que cuenten con medios verdaderamente eficaces para imponer la aplicación de todas las reglas y normas internacionales pertinentes.

250. Además de la aplicación y el cumplimiento ineficaces, un segundo tema destacado en el informe es el llamamiento a impulsar la cooperación entre las organizaciones internacionales que participan en cuestiones relacionadas con el derecho del mar. Como la comunidad internacional es cada vez más interdependiente, y

cada vez aumenta el número y la complejidad de los asuntos oceánicos, y los problemas proliferan, adquieren mayor importancia la cooperación y la coordinación entre los Estados, las organizaciones y otros participantes en esos asuntos. De ahí que, con el fin de reforzar la cooperación interinstitucional en un conjunto de cuestiones cada vez más amplio, se ha previsto un mecanismo para promover y facilitar la cooperación y la coordinación interinstitucionales. Ese mecanismo debería:

- **Desempeñar dos funciones principales:** primeramente, el examen de los trabajos en curso relacionados con los océanos en cada organismo, fondo y programa, para determinar las cuestiones en las que se requiere una cooperación y la eliminación de duplicaciones; en segundo lugar, la preparación de respuestas coordinadas a los nuevos retos o problemas urgentes;
- **Actuar en el marco de las estructuras establecidas de las Naciones Unidas,** por ejemplo, la junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación y el Comité de Alto Nivel sobre Programas, que podría ejercer la supervisión sin interferir en la cooperación sustantiva;
- **Ser flexible y transparente.**

251. El reto para el futuro, por consiguiente, es doble: velar por que los Estados cumplan plenamente sus obligaciones de conformidad con el derecho del mar, y que se facilite y promueva una cooperación interinstitucional.

Notas

¹ La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar está preparando una publicación especial sobre la conmemoración, que se publicará en 2003.

² Resolución 56/12 de la Asamblea General, párr. 48.

³ Para detalles, véase A/57/57, párrs. 497 a 511.

⁴ *Ibid.*, párrs. 502 a 508.

⁵ A/57/80, párr. 26.

⁶ Para detalles, véase A/57/57/Add.1, párrs. 75 a 85.

⁷ La 13ª reunión de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se celebrará del 9 al 13 de junio de 2003 en la Sede de las Naciones Unidas. En la adición al presente informe se proporcionará información sobre la 13ª reunión.

⁸ Los textos completos de las declaraciones hechas en el momento de la ratificación, la adhesión o la confirmación oficial se pueden consultar en el sitio web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas (www.un.org/Depts/los) así como en el de la Sección de los Tratados (www.un.org/Depts/Treaty).

⁹ Información más detallada relativa al período de sesiones se puede encontrar en la adición al informe del Secretario General (A/57/57/Add.1, párrs. 22 a 56), así como en la declaración del Presidente de la Comisión sobre los Límites de la Plataforma Continental acerca de los progresos realizados en la labor de la Comisión, en el 11º período de sesiones (CLCD/34). En los informes anuales recientes del Secretario General (A/57/57, párrs. 53 a 77; A/56/58, párrs. 52 a 82, y A/56/58/Add.1, párrs. 19 y 30 a 49; A/55/61, párrs. 25 a 29; A/54/429, párrs. 55 a 69; A/53/456, párrs. 55 a 69; y A/52/487, párrs. 43 a 53), así como en el informe de la 12ª reunión de los Estados Partes (SPLOS/91, párrs. 95 a 101) figura información adicional sobre la labor de la Comisión.

- ¹⁰ Para información relativa al establecimiento y a los objetivos del Fondo, y a la forma como pueden solicitar los Estados en desarrollo una donación de ese Fondo, véase A/57/57, Add.1, párrs. 46 a 50.
- ¹¹ La Autoridad ha publicado los documentos presentados en el seminario como un estudio técnico.
- ¹² Véase el informe del Secretario General de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos en relación con el párrafo 4 del artículo 166 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ISBA/8/A/5 y Add.1.
- ¹³ Las estimaciones varían en función de la interpretación de las disposiciones constitucionales nacionales y/o la legislación pertinente.
- ¹⁴ En África se han concertado los acuerdos siguientes: Acuerdo sobre la delimitación de las zonas marítimas entre la República Gabonesa y la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe, 26 de abril de 2001; Tratado entre la República Federal de Nigeria y la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe sobre la explotación conjunta del petróleo y otros recursos, con respecto a las áreas de la zona económica exclusiva de los dos Estados, de 21 de febrero de 2001; Acuerdo entre el Gobierno de la República Unida de Tanzania y el Gobierno de la República de Seychelles sobre la delimitación de la frontera marítima de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental, de 23 de enero de 2002. Se ha informado de que Nigeria y Guinea Ecuatorial firmaron el 3 de abril de 2002 un tratado sobre la exploración conjunta del petróleo crudo, especialmente en el campo petrolífero de Zafiro-Ekanga situado en la frontera marítima de ambos países. El 4 de junio de 2002 Angola y Namibia firmaron un acuerdo sobre la delimitación de la frontera marítima entre los dos países. En Asia y el Pacífico Sur se han concertado los acuerdos siguientes: Acuerdo de Muscat sobre la delimitación de la frontera marítima entre el sultanato de Omán y la República Islámica del Pakistán de 12 de junio de 2000; y Tratado internacional sobre las fronteras entre la República del Yemen y el Reino de Arabia Saudita de 12 de junio de 2000.
- ¹⁵ Mensaje del Secretario General de la OMI con ocasión del Día Marítimo Mundial 2002.
- ¹⁶ MEPC 48/21, párrs. 12.2.1 y 12.2.2.
- ¹⁷ Ibid., anexo 3.
- ¹⁸ El 1º de enero de 2002 la flota mundial representaba 825,7 millones de toneladas de peso muerto, lo que representa un 2,1% de aumento con respecto a 2001. Las entregas de nuevos buques representaron 45,2 millones de toneladas de peso muerto, mientras que los buques desguazados o perdidos representaban 27,9 millones de toneladas de peso muerto, lo que equivalía a un aumento neto de 17,3 millones de toneladas. La edad media de los petroleros se redujo de 13,9 años a 13,2 años, pero la proporción de petroleros de más de 15 años de edad sigue siendo elevada, ya que se establece en el 42,7%.
- ¹⁹ Cámara Naviera Internacional (CNI), examen anual 2001/2002.
- ²⁰ Las modificaciones de los capítulos II y XII de SOLAS se aprobaron en la resolución MSC.133(76). Para el texto, véase el informe del Comité de Seguridad Marítima de la OMI en su 76º período de sesiones, MSC 76/23, anexo 2.
- ²¹ Para una lista de las partes confirmadas, véase la circular MSC/Circ.1066 de la OMI.
- ²² Consejo Marítimo Báltico Internacional/Federación Naviera Internacional, datos actualizados sobre la fuerza de trabajo: *The world demand for and supply of seafarers* (La demanda y oferta mundiales de marinos), Institute for Employment Research (Universidad de Warwick, 2000).
- ²³ Véase el documento de la OMI LEG 85/10 y el informe del Comité Jurídico de la OMI sobre su 85º período de sesiones, LEG 85/11, párrs. 144 a 156.
- ²⁴ Participaron en la reunión representantes de la gente de mar, los navieros y el gobierno.
- ²⁵ Informe final de la Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional. Documento de la OIT MEWLCS/2002/8, disponible en el sitio web de la OIT en www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/shipping-iloact.htm.
- ²⁶ Véase *Focus on IMO - IMO and Dangerous Goods at Sea* (1996).

- ²⁷ Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) y Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI). En el capítulo VII del SOLAS se dispone la aplicación obligatoria de todos los códigos, con exclusión del Código CGrQ. Este último es obligatorio con arreglo al MARPOL 73/78, junto con el Código CIQ.
- ²⁸ Para el texto de las resoluciones, véase el informe del CSM sobre su 75º período de sesiones, MSC 75/24/Add.1 (anexos 2 y 12). El texto del Código revisado IMDG figura en el documento DSC 5/13/Add.1.
- ²⁹ Véase el documento de la OMI LC/SG 25/11, anexo 4.
- ³⁰ Véase la Declaración de Nadi, aprobada en la tercera Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de los Países ACP, Nadi, Fiji, 18 y 19 de julio de 2002, ACP/28/029/02 [final], disponible en www.acp.fiji.gov.fj/Nadi_Declaration.pdf.
- ³¹ 33º Comunicado del Foro de las Islas del Pacífico, A/57/331, anexo.
- ³² Radio Nacional de España, Radio 1, Madrid, 28 de noviembre de 2002.
- ³³ Informe sobre el 76º período de sesiones del CSM, documento MSC 76/23, párr. 1.27.
- ³⁴ Véase en general *ibíd.*, párrs. 1.13 a 1.28.
- ³⁵ Véase también la carpeta informativa, de fecha 8 de enero de 2003, emitida por la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea.
- ³⁶ Documento MSC 76/23, párr. 11.41.
- ³⁷ Para detalles y una lista completa de los sistemas de separación del tráfico adoptados, véanse los informes de los 75º y 76º períodos de sesiones del CSM, documentos MSC 75/24, anexo 6, y MSC 76/23, anexo 10.
- ³⁸ Directiva 2002/59/EC de 27 de junio de 2002.
- ³⁹ Declaración sobre la seguridad de la navegación y la capacidad de emergencia en la zona del mar Báltico, adoptada el 10 de septiembre de 2001.
- ⁴⁰ Véase el documento MSC 77/23/5 de la OMI.
- ⁴¹ Entre las publicaciones pertinentes de la OMI cabe mencionar: M-1, Documentos básicos de la OHI; M-2, Políticas marítimas y servicios hidrográficos nacionales; P-7, Informe anual de 2001-parte 1; S-47, Cursos de capacitación en hidrografía y cartografía náutica; S-57, Norma de transferencia de datos hidrográficos digitales de la OHI; M-5, Normas para los ingenieros hidrográficos; y M-8, Normas para los cartógrafos marinos.
- ⁴² Grecia tiene la flota más importante, con el 19,6% del tonelaje mundial, seguido por el Japón, Noruega, los Estados Unidos y China. Los principales países de matrícula abierta, como Panamá, Liberia, las Bahamas, Malta y Chipre han aumentado el tonelaje de los buques que enarbolan su pabellón en el 2,6%, hasta alcanzar el 48,7% del porcentaje mundial.
- ⁴³ Examen anual de la Cámara Naviera Internacional 2001/2002.
- ⁴⁴ Véase la comunicación dirigida al Comité Jurídico de la OMI por la Confederación Internacional de Sindicatos Libres LEG 84/13/5.
- ⁴⁵ Declaración conjunta dimanante de la cumbre francoespañola, Málaga, España, 26 de noviembre de 2002.
- ⁴⁶ El Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea expresó su apoyo a una auditoría obligatoria en su reunión de diciembre de 2002.
- ⁴⁷ Para más información sobre el programa de supervisión de la OACI, véase el documento C 89/13/Add.1 de la OACI.

- ⁴⁸ Comunicación del Canadá, Dinamarca, España, Finlandia, Nueva Zelandia, los Países Bajos y Portugal, documento FSI 10/12/1 de la OMI.
- ⁴⁹ Informe del Subcomité de Implantación por el Estado de abanderamiento en su décimo período de sesiones, abril de 2002, FSI 10/17, párrs. 12.4 a 12.8.
- ⁵⁰ Declaración conjunta, cumbre fancoespañola, Málaga, España, 26 de noviembre de 2002. Véase también la declaración de España a la Asamblea General en su quincuagésimo séptimo período de sesiones durante su examen del tema del programa “Los océanos y el derecho del mar” (A/57PV.74).
- ⁵¹ Comunicado de prensa de la Comisión Europea IP/02/1791, 3 de diciembre de 2002.
- ⁵² Informe-actas de las decisiones sobre la reunión interorganismos de las Naciones Unidas relativa a la actuación con las personas rescatadas en el mar, Ginebra, 2 y 3 de julio de 2002, documento MSC 76/22/8 de la OMI.
- ⁵³ Para un resumen de los debates en la mesa redonda de expertos, véase el documento MSC 76/28/8, anexo, de la OMI.
- ⁵⁴ Para el texto del proyecto de modificaciones, véase el documento FAL 30/9/Add.2.
- ⁵⁵ Resolución A/57/145 de la Asamblea General, párr. 2.
- ⁵⁶ Por ejemplo, véase la declaración conjunta de la 6ª Cumbre ASEAN-China, Camboya, 4 de noviembre de 2002, en el sitio web de la ASEAN.
- ⁵⁷ Resolución A/57/27 de la Asamblea General, párr. 6.
- ⁵⁸ Véase la resolución A/57/219 de la Asamblea General, párr. 1.
- ⁵⁹ *The New York Times*, 19 de octubre de 2002.
- ⁶⁰ *Ibid.*, 26 de enero de 2003.
- ⁶¹ Documentos SOLAS/CONF.5/32 y SOLAS/CONF.5/34 de la OMI.
- ⁶² Resolución 57/141 de la Asamblea General, párr. 28.
- ⁶³ Informe de la CSM sobre su 76º período de sesiones, MSC 76/23, párr. 16.6.
- ⁶⁴ Extracto de un informe de un periódico español en el sitio web del ABC, Madrid, 4 de enero de 2003.
- ⁶⁵ *BBC News*, 28 de enero de 2003.
- ⁶⁶ *Ibid.*, 13 de enero de 2003.
- ⁶⁷ *Ibid.*, 28 de enero de 2003.
- ⁶⁸ *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. I, resolución 2, anexo, párr. 30.
- ⁶⁹ *Ibid.*, resolución 1, anexo.
- ⁷⁰ *Ibid.*, resolución 2, anexo.
- ⁷¹ Véase la resolución 55/2 de la Asamblea General.
- ⁷² *Informe de la Conferencia Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, Bridgetown, Barbados, 25 de abril a 6 de mayo de 1994* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.94.I.18 y correcciones), capítulo I, resolución 1, anexo II.
- ⁷³ *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), capítulo I, resolución 2, anexo, párrs. 31 b) a d) y 32 b).
- ⁷⁴ Resolución 57/143 de la Asamblea General, párr. 15.
- ⁷⁵ *Ibid.*, párrs. 13 y 19.

- ⁷⁶ Contribución de la FAO al informe del Secretario General a la cuarta reunión del Proceso de Consultas Oficiosas y a la Asamblea General en su quincuagésimo octavo período de sesiones, enero de 2003.
- ⁷⁷ *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), capítulo I, resolución 2, anexo, párr. 31 d) y f).
- ⁷⁸ Esos instrumentos incluyen la Declaración sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de la CNUMAD de 1992 y el Programa 21, el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO de 1993, el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces de las Naciones Unidas de 1995, el Código de Conducta para la Pesca Responsable y programas de acción internacionales conexos; el Consenso de Roma de 1995 sobre la Pesca Mundial, la Declaración y el Plan de Acción de Kyoto de 1995 sobre la contribución sostenible de la pesca a la seguridad alimentaria; y la Declaración sobre la Pesca Responsable en el Ecosistema Marino de Reykjavik de 2001.
- ⁷⁹ Informe del 22º período de sesiones de la COFI, Roma, 17 a 20 de marzo de 1997, Informe de Pesca de la FAO No. 562 (FIPL/R562 (Ing.)), párrs. 31 y 32.
- ⁸⁰ Informe de la reunión de órganos o mecanismos regionales de pesca de la FAO o no pertenecientes a la FAO, Roma, 11 y 12 de febrero de 1999, Informe de Pesca de la FAO No. 597 (FIPL/R597).
- ⁸¹ Informe de la reunión de órganos o mecanismos regionales de pesca de la FAO o no pertenecientes a la FAO, Roma, 20 y 21 de febrero de 2001, Informe de Pesca de la FAO No. 645 (FIPL/R645).
- ⁸² Asistieron las siguientes organizaciones intergubernamentales: Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC), ASEAN, CARICOM, FAO, OCDE, OMC, y Comunidad del África Meridional para el Desarrollo.
- ⁸³ Informe de la segunda reunión especial de organizaciones intergubernamentales sobre programas de trabajo relacionados con las subvenciones a la pesca (Roma, 4 y 5 de julio de 2002).
- ⁸⁴ *The State of World Fisheries and Aquaculture 2002* (Estado de la pesca y la acuicultura en el mundo 2002); (SOFIA), parte tres. En prensa.
- ⁸⁵ COFI/2003/INF.12.
- ⁸⁶ Informe de la Consulta de Expertos Noruega-FAO sobre la ordenación de las poblaciones de peces compartidas, Bergen, Noruega, 7 a 10 de octubre de 2002. Informe de Pesca de la FAO No. 695 (Roma, FAO, 2002), 34 págs. El informe se publicará en los cinco idiomas oficiales de la FAO.
- ⁸⁷ Fuente: *Atlas de los Océanos de las Naciones Unidas*.
- ⁸⁸ Guía a la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres, enero de 2002, www.unep-wcmc.org/cms.
- ⁸⁹ El informe lo elabora la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral y está copatrocinado por asociados de la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral y la Red Internacional de Acción sobre los Arrecifes de Coral. Véase www.aims.gov.au/pages/research/coral-bleaching/scr2002/scr-00.html.
- ⁹⁰ Texto preparado durante el 48º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (7 a 11 de octubre de 2002), documento de la OMI MEPC 48/21, anexo 2).
- ⁹¹ Foro Conjunto OMI/PNUMA sobre acuerdos regionales de cooperación en la lucha contra los incidentes de contaminación marina, Londres, septiembre/octubre de 2002.
- ⁹² LC/SG 25/11, anexo 4.
- ⁹³ LC/SG 25/11, anexo 4.
- ⁹⁴ Informe de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, UNEP/CHW.6/40, anexo.
- ⁹⁵ UNEP/CHW.6/23, anexo.
- ⁹⁶ UNEP/CHW/LWG/5/4, anexo.

- ⁹⁷ OMI, resolución A.927 (22), 15 de enero de 2002.
- ⁹⁸ "A Sea of Troubles", GESAMP Reports and Studies No. 70 (Nairobi, PNUMA, 2001).
- ⁹⁹ K. Kathiresan y B.L. Bingham, "Biology of mangroves and mangrove ecosystems", *Advances in marine biology*, vol. 40 (2001), pág. 5.
- ¹⁰⁰ *Ibid.*, pág. 54.
- ¹⁰¹ *Ibid.*, págs. 36 y 37.
- ¹⁰² R. V. Salm, J. R. Clark y E. Siirila, *Marine and Coastal Protected Areas: A Guide for Planners and Managers*, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos Naturales (UICN), Glands, Suiza, 2000, págs. 161 a 164.
- ¹⁰³ M. Gianni, "Protecting the biodiversity of seamount ecosystems in the deep sea: the case for a global agreement for marine reserves on the high seas", Documento de debate preparado para la UICN/Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), High Sea Marine Protected Areas Workshop, 15 a 17 de enero de 2003, Málaga, España, pág. 2.
- ¹⁰⁴ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, artículo 234.
- ¹⁰⁵ GESAMP, op. cit., nota 98.
- ¹⁰⁶ *Ibid.*
- ¹⁰⁷ FAO, "La pesca marina y el derecho del mar: un decenio de cambios", capítulo especial (revisado) de El Estado de la Agricultura y la Alimentación 1992. FAO Fisheries Circular no. 853. (FIDI/C853), Roma; FAO, Departamento de Pesca, Roma, 1993, pág. 30.
- ¹⁰⁸ *Ibid.*
- ¹⁰⁹ K. Kathiresan y B. L. Bingham, op. cit., nota 99, págs. 58 a 74.
- ¹¹⁰ R. V. Salm, J. R. Clark y E. Siirila, op. cit., nota 102, págs. 166 a 193.
- ¹¹¹ *Ibid.*
- ¹¹² FAO, op. cit., nota 107.
- ¹¹³ *Ibid.*
- ¹¹⁴ M. Gianni, op. cit., pág. 2.
- ¹¹⁵ Resolución A.927 (22) de la OMI, anexo 2, párrs. 2.1 y 2.2.
- ¹¹⁶ *The status of natural resources on the high seas* (Gland, Suiza, WWF/IUCN, 2001).
- ¹¹⁷ Lyle Glowka, Putting marine scientific research on a sustainable footing at hydrothermal vents, proyecto de artículo presentado para su publicación a *Marine Policy*; ejemplar previo proporcionado por el autor.
- ¹¹⁸ Véase informe de un seminario de InterRidge, Instituto de Ciencias Oceánicas, Sydney (Victoria), Canadá, 28 a 30 de septiembre de 2000.
- ¹¹⁹ *The New Zealand Herald*, 31 de diciembre de 2002.
- ¹²⁰ Amy Mathews Amos y Ewann A. Berntson, "Climate change harms ocean life", *Earth Island Journal*, otoño de 1999, pág. 20.
- ¹²¹ *The New Zealand Herald*, op. cit., nota 119.
- ¹²² *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 a 14 de junio de 1992* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.93.I.8 y correcciones), vol. I: *Resoluciones aprobadas por la Conferencia*, resolución 1, anexo II, párrs. 17.6 h) y 17.7.
- ¹²³ Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativo a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, *International Fisheries Instruments with Index* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta E. 98.V.11), secc. 1; véase también A/CONF.164/37.

- ¹²⁴ *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. I, resolución 2, anexo, párr. 32 a).
- ¹²⁵ *El Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental, 1985*, exige a las Partes que adopten todas las medidas adecuadas, en particular, para proteger y preservar los ecosistemas raros o frágiles así como las especies raras, diezmadadas, amenazadas o en peligro y sus hábitat y para establecer zonas protegidas en áreas sometidas a su jurisdicción, siempre que sea necesario, al mismo tiempo que adoptan todas las medidas adecuadas para proteger esas zonas.
- El Protocolo para la conservación y ordenación de las zonas marinas y costeras protegidas del Pacífico sudeste, 1989*, autoriza el establecimiento de parques, reservas y santuarios para proteger y preservar recursos culturales y naturales y ecosistemas frágiles o excepcionales, con particular hincapié en la flora y fauna amenazadas de agotamiento o extinción. Prohíbe cualquier actividad que pueda producir efectos adversos en el ecosistema, la flora, la fauna o el hábitat.
- El Protocolo sobre fauna, flora y zonas especialmente protegidas de la región del Gran Caribe, 1990*, prescribe el establecimiento de zonas protegidas para conservar, mantener y restablecer, entre otras cosas, los hábitat y los ecosistemas conexos críticos para la supervivencia y recuperación de especies de flora y fauna en peligro, amenazadas o endémicas.
- El Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo, 1995*, es aplicable a todas las aguas marinas del Mediterráneo, independientemente de su régimen jurídico, así como al lecho del mar y su subsuelo y a las zonas costeras terrestres que sean designadas por cada parte, con inclusión de los humedales, prescribe el establecimiento de “zonas especialmente protegidas” y “zonas especialmente protegidas de importancia para el Mediterráneo” en las zonas marinas y costeras con el fin de promover la cooperación en la ordenación y conservación de las áreas naturales, así como en la protección de especies amenazadas y sus hábitat.
- ¹²⁶ Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las actividades realizadas en tierra, www.gpa.unep.org.
- ¹²⁷ Informe de la Primera Reunión Intergubernamental de Examen de la ejecución del Programa de Acción Mundial para la protección del medio ambiente marino frente a las actividades realizadas en tierra, Montreal, Canadá, 26 a 30 de noviembre de 2001, Declaración de Montreal sobre la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, UNEP/GPA/IGR.1/9, anexo I, párr. 9 a) y c).
- ¹²⁸ *The State of World Fisheries and Aquaculture 2000* (Estado de la pesca y la acuicultura en el mundo 2000), (Roma, Departamento de Pesca de la FAO, 2000), págs. 13 a 15.
- ¹²⁹ *Ibid.*
- ¹³⁰ Departamento de Pesca de la FAO, glosario, www.fao.org/fi/glossary.
- ¹³¹ G. Kelleher, *Guidelines for Marine Protected Areas* (Gland, Suiza, y Cambridge, Reino Unido, UICN, 1999), págs. xi y xii.
- ¹³² L. A. Kimball, *International ocean governance: using international law and organizations to manage marine resources sustainably* (Gland, Suiza, y Cambridge, Reino Unido, UICN, 2001).
- ¹³³ UNEP/CBD/SBSTTA/8/9, Add.1.
- ¹³⁴ R.V. Salm, J. R. Clark y E. Siirila, op. cit., nota 102, págs. 23, 24 y 29.
- ¹³⁵ *Ibid.*
- ¹³⁶ *Ibid.*, extracto.
- ¹³⁷ Stephen R. Palumbi, “Marine reserves, a tool for ecosystem management and conservation”, documento preparado para la Comisión de los Océanos Pew, Stanford University, Stanford, California, 2002, pág. 2.
- ¹³⁸ *Ibid.*, pág. 34.
- ¹³⁹ *Ibid.*, pág. 35.

- ¹⁴⁰ Convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios del Océano Pacífico occidental y central, artículo 5 c) a f); Convención sobre la conservación y ordenación de los recursos pesqueros del Océano Atlántico sudoriental, artículo 3 b) a f); Acuerdo para el establecimiento de una comisión de pesca del Océano Índico sudoccidental, artículo 6, 1), 2) y 4).
- ¹⁴¹ 21ª reunión de la CCAMLR, Hobart, Tasmania, Australia, 21 de octubre a 1º de noviembre de 2002.
- ¹⁴² M. Gianni, op. cit., nota 103, págs. 1 a 7.
- ¹⁴³ Contribución de la FAO al informe del Secretario General.
- ¹⁴⁴ “Good Practices for the Protection and Management of Coral Reefs” fue elaborado para la ICRI por el Centro de documentación, investigación y experimentaciones sobre las contaminaciones accidentales de las aguas con el apoyo del Ministerio de Planificación Espacial y Medio Ambiente de Francia.
- ¹⁴⁵ Como no se dispone de espacio para hacer una plena exposición de las iniciativas regionales, sólo se da un ejemplo de pequeños Estados insulares en desarrollo en el Caribe. En el documento A/57/57 figuran otros ejemplos.
- ¹⁴⁶ Proceedings of the first feasibility study for establishing a regular process for the assessment of the state of the marine environment, Reykjavik, 12 a 14 de septiembre de 2001.
- ¹⁴⁷ Proceedings of the technical workshop for establishing a regular process for the global assessment of the marine environment, Bremen (Alemania), 18 a 20 de marzo de 2002.
- ¹⁴⁸ Véase la tercera reunión del Proceso de Consultas, “Summary of discussions, Panels A y B”, disponible en inglés en www.un.org/Depts/los/consultative_process/consultative_process.htm.