



Asamblea General

Distr. general
4 de marzo de 2005
Español
Original: inglés

Sexagésimo período de sesiones
Tema 76 a) de la lista preliminar*
Los océanos y el derecho del mar

Los océanos y el derecho del mar

Informe del Secretario General**

Resumen

El presente informe ha sido preparado en atención a la solicitud, formulada por la Asamblea General en el párrafo 101 de su resolución 59/24, de 17 de noviembre de 2004, de que el Secretario General le presente en su sexagésimo período de sesiones un completo informe anual sobre acontecimientos y cuestiones relacionados con los océanos y el derecho del mar. Es presentado asimismo a los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de conformidad con el artículo 319 a fin de que sea examinado en la Reunión de los Estados Partes en relación con el tema del programa titulado “Informe presentado por el Secretario General en virtud del artículo 319 para información de los Estados Partes sobre las cuestiones de carácter general de interés para ellos que hayan surgido con respecto a la Convención”. Servirá también de base para el debate en la sexta reunión del proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar y contiene información acerca de la pesca y su contribución al desarrollo sostenible y los desechos en el mar, tema en que se concentrará esa reunión con arreglo a lo recomendado por la Asamblea General. Contiene también información sobre el estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación, sobre declaraciones y exposiciones formulada por Estados en virtud de los artículos 287, 298 y 310 de la Convención y sobre recientes presentaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. El informe incluye una sección especial dedicada al tsunami en el Océano Índico; se refiere asimismo a las actividades de formación de capacidad y detalla acontecimientos recientes con respecto a la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. Se refiere por último a las actividades de la red para los océanos y las zonas ribereñas, mecanismo de cooperación y coordinación entre organismos.

* A/60/50.

** 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.



Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Abreviaturas.....		5
I. Introducción.....	1–2	6
II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus acuerdos de aplicación.....	3–8	6
A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación.....	3–4	6
B. Declaraciones y manifestaciones con arreglo a los artículos 287, 298 y 310 de la Convención.....	5–8	6
III. Espacio marítimo.....	9–15	7
A. Sinopsis de los acontecimientos recientes respecto de la práctica de los Estados, las reivindicaciones marítimas y la delimitación de zonas marítimas.....	9–13	7
B. Depósito y debida publicidad.....	14	9
C. Acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito.....	15	9
IV. Instituciones creadas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	16–33	9
A. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.....	16–17	9
B. Tribunal Internacional del Derecho del Mar.....	18–21	10
C. Comisión de Límites de la Plataforma Continental.....	22–33	10
V. Solución de controversias: resumen de la jurisprudencia.....	34–37	13
VI. Formación de capacidad.....	38–56	14
A. Sinopsis.....	38–40	14
B. Programas concretos.....	41–50	14
1. Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones.....	41	14
2. Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe.....	42–43	15
3. Las Naciones Unidas – el programa de becas de la Nippon Foundation.....	44–45	15
4. El programa TRAIN-SEA-COAST.....	46	16
5. Cursos de capacitación para promover el cumplimiento del artículo 76 de la Convención.....	47–49	16
6. Publicaciones.....	50	17
C. Fondos fiduciarios.....	51–56	17
VII. Acontecimientos relacionados con las actividades de transporte marítimo internacional.....	57–82	18
A. Construcción y equipamiento de buques.....	58–60	19

B.	Capacitación de la gente de mar y los pescadores y condiciones de trabajo	61–67	19
C.	Transporte de mercaderías	68–74	21
D.	Seguridad de la navegación	75–78	23
E.	Aplicación y cumplimiento	79–81	24
F.	Inmunidades jurisdiccionales	82	25
VIII.	La seguridad marítima y la delincuencia en el mar	83–103	25
A.	La seguridad marítima	84–93	26
B.	Piratería y robo a mano armada contra buques	94–98	29
C.	Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas	99–102	30
D.	Tráfico de migrantes	103	31
IX.	El medio marino, los recursos marinos y el desarrollo sostenible	104–160	32
A.	Protección y preservación del medio marino	104–148	32
1.	Actividades en tierra firme	104–114	32
2.	Contaminación causada por buques	115–130	35
3.	Control de los organismos nocivos y patógenos en las aguas de lastre	131	40
4.	Gestión de desechos	132–134	41
5.	Reciclaje/desguace de buques	135–141	42
6.	Cooperación regional	142–148	44
B.	Diversidad biológica marina	149–157	46
C.	Cambio Climático	158–159	48
D.	Pequeños Estados insulares en desarrollo	160–167	49
X.	Ámbitos en que se centró la sexta reunión del Proceso de Consultas	168–283	52
A.	La pesca y su contribución al desarrollo sostenible	168–231	52
1.	Papel de la pesca en el desarrollo sostenible	168–183	52
2.	Marco jurídico y de políticas para promover la contribución de la pesca al desarrollo sostenible	184–208	56
3.	Factores que limitan la contribución de la pesca al desarrollo sostenible	209–222	63
4.	Actividades de formación de la capacidad de organizaciones internacionales que promueven la pesca sostenible	223–229	67
5.	Conclusiones	230–231	69
B.	Desechos marinos	232–283	69
1.	Observaciones generales	233–235	69

2.	Fuentes de los desechos marinos	233–240	70
3.	Efectos de los desechos marinos	241–247	71
4.	Medidas para prevenir y reducir los desechos marinos	248–272	72
5.	Medidas para eliminar los desechos marinos	273	78
6.	Conclusiones	274–283	79
XI.	El desastre del tsunami del Océano Índico	284–310	81
A.	Efectos del tsunami	285–289	81
B.	Reacción al desastre causado por el tsunami	290–310	82
1.	Sistemas de alerta temprana	291–299	83
2.	Reconstrucción y rehabilitación	300–310	84
XII.	Cooperación y coordinación internacionales	311–316	87
A.	Proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y del derecho del mar	311–312	87
B.	Proceso ordinario para la evaluación mundial del estado del medio marino y la presentación de informes al respecto, incluidos los aspectos socioeconómicos	313–314	87
C.	Red para los océanos y las zonas ribereñas	315–318	88
XIII.	Conclusiones	319	89

Abreviaturas

CIJ	Corte Internacional de Justicia
COI	Comisión Oceanográfica Internacional (UNESCO)
Convenio OSPAR	Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nororiental
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 SUA	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988
CPMM	Comité de Protección del Medio Marino (de la OMI)
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
FMAM	Fondo para el Medio Ambiente Mundial
HELCOM	Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (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
OMM	Organización Meteorológica Mundial
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU-Hábitat	Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
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. Introducción

1. El mundo quedó consternado por la trágica pérdida de vidas que causó el devastador tsunami que asoló el 26 de diciembre de 2004 a países situados en la costa del Océano Índico. Las olas generadas por el terremoto causaron grandes daños al medio ambiente, destruyeron la industria pesquera de varios países y dañaron gravemente hogares e infraestructura. El presente informe contiene un capítulo especial sobre el tsunami y sus consecuencias. Como quedó de manifiesto en la catástrofe, se necesita más investigación científica para comprender y poder predecir los desastres naturales relacionados con los océanos. De hecho, la importancia de la investigación científica marina constituye un tema subyacente en lo acontecido durante el año.

2. El futuro del planeta y nuestra seguridad dependen de que conozcamos mejor los procesos oceánicos y su interacción. Hay que plantearse en forma cabal e integrada las cuestiones relacionadas con los océanos. Para comprender plenamente la importancia de los océanos se necesita una investigación oceánica que comprenda todo el mundo y apunte a obtener conocimientos científicos acerca del estado del medio marino en sus distintos aspectos y fenómenos. El hecho de aumentar los conocimientos científicos y aplicarlos a la ordenación y la adopción de decisiones puede aportar una gran contribución a las tareas de erradicar la pobreza, lograr la seguridad alimentaria, apoyar la actividad económica del ser humano, preservar el medio marino mundial, predecir y mitigar los efectos de eventos y desastres naturales y reaccionar ante ellos y, en general, promover el aprovechamiento de los océanos y sus recursos para el objetivo del desarrollo sostenible.

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

A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación

3. Al 31 de enero de 2005, tras la ratificación por Dinamarca el 16 de noviembre de 2004, la adhesión de Letonia el 23 de diciembre de 2004 y la ratificación de Burkina Faso el 25 de enero de 2005, el número de Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluida la Comunidad Europea, subió a 148 (129 de los 153 Estados ribereños y 18 de los 42 Estados sin litoral). Burkina Faso, Dinamarca y Letonia expresaron también su consentimiento en considerarse obligados por el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI. Además, Botswana se adhirió a este Acuerdo el 31 de enero de 2005, con lo que el número de partes llegó a 121.

4. Después de que se publicara la adición al más reciente informe del Secretario General (A/59/62/Add.1), no ha variado el estado del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces de 1995, de manera que sigue teniendo 52 partes, incluida la Comunidad Europea.

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

5. Al ratificar la Convención, Dinamarca declaró que la excepción al régimen de paso en tránsito prevista en el artículo 35 c) de la Convención era aplicable al régimen

especial de los estrechos de Dinamarca (el gran Belt, el pequeño Belt y la parte del *Sound* que corresponde a Dinamarca), formulado sobre la base del Tratado de Copenhague de 1857 y que, por lo tanto, el actual régimen jurídico de los estrechos de Dinamarca se mantenía sin variaciones.

6. Dinamarca declaró, de conformidad con el artículo 287 de la Convención, que había escogido a la Corte Internacional de Justicia para que dirimiera las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención y que, de conformidad con el artículo 298, no aceptaba que se constituyera un tribunal arbitral de conformidad con el anexo VII para ninguna de las categorías de controversias indicadas en ese artículo.

7. Dinamarca declaró además, de conformidad con el artículo 310 de la Convención, que no aceptaba declaración o postura alguna que excluyera o modificara los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención y manifestó que “esta actitud pasiva respecto de tales declaraciones o posturas no podrá interpretarse como aceptación ni rechazo de ellas”.

8. Por último, Dinamarca recordó que había traspasado a la Comunidad Europea la competencia respecto de alguna de las cuestiones que regía la Convención y se remitió a la detallada declaración que había hecho la Comunidad Europea al depositar su instrumento de confirmación formal con respecto a la naturaleza y el alcance del traspaso de competencia. Dinamarca declaró además que ese traspaso de competencia no se extendía a las islas Faroe ni a Groenlandia.

III. Espacio marítimo

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

9. *La plataforma continental de Trinidad y Tabago.* En octubre de 2004 Trinidad y Tabago comunicó al Secretario General que su Parlamento había promulgado la Ley sobre la plataforma continental (enmienda) de 1986 (Ley 23 de 1986), que enmendaba la definición de la plataforma continental de Trinidad y Tabago contenida en la Ley sobre la plataforma continental, capítulo 1:52 de las leyes de Trinidad y Tabago, a fin de ajustarla a lo dispuesto en el artículo 76 de la Convención.

10. *Zona económica exclusiva de Groenlandia.* En noviembre de 2004 Dinamarca comunicó a la Secretaría que, a partir del 1º de noviembre de 2004, la Ley No. 411, de 22 de mayo de 1996, sobre las zonas económicas exclusivas, sería aplicable a Groenlandia en la forma prevista en el Decreto Real No. 1005 de 15 de octubre de 2004. Dinamarca manifestó además que el Decreto Real No. 1004, de 15 de octubre de 2004, en que se enmienda el Decreto Real sobre la delimitación de las aguas territoriales de Groenlandia, en vigor a partir del 1º de noviembre de 2004, modificaba de conformidad con levantamientos recientes las líneas de base a partir de las cuales se medían el mar territorial y la zona económica exclusiva. En cumplimiento del Decreto No. 1005, el Ministro de Relaciones Exteriores de Dinamarca dictó un decreto ejecutivo el 20 de octubre de 2004 sobre la zona económica exclusiva según el cual “la zona económica exclusiva de Groenlandia comprenderá las aguas situadas fuera de las aguas territoriales o adyacentes a esas aguas hasta una

distancia de 200 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base que estén en vigor” y en la que se especifica la demarcación de esa zona con respecto a otros Estados. Dinamarca indicó además que tenía la intención de depositar la información correspondiente de conformidad con la Convención una vez que ésta entrara en vigor a su respecto.

11. *Declaración de posición de Chipre.* El 30 de diciembre de 2004 el Secretario General recibió una declaración del Gobierno de Chipre en que indicaba su posición con respecto a la nota de información enviada por Turquía con respecto a sus objeciones al acuerdo entre la República de Chipre y la República Árabe de Egipto sobre la delimitación de la zona económica exclusiva firmado el 17 de febrero de 2003 (véase A/59/62, párr. 32 y A/59/62/Add.1, párr. 51). En su declaración Chipre refutaba los argumentos aducidos por Turquía calificándolos de “ambiguos y carentes de fundamento, tanto en derecho como en el fondo”. Chipre declaraba, entre otras cosas, que el acuerdo sobre la delimitación de la zona económica exclusiva había sido firmado entre los gobiernos de dos Estados soberanos, uno de los cuales era él, y se remitió a este respecto a la resolución de la Asamblea General 3212 (XXIX) y a las resoluciones del Consejo de Seguridad 541 (1983) y 550 (1984) relativas a Chipre. En cuanto a los aspectos técnicos de la objeción de Turquía a la delimitación de la zona económica exclusiva entre Chipre y Egipto, en la declaración se manifestaba que Chipre y Egipto habían ejercido sus derechos soberanos legítimos a demarcar la zona económica exclusiva, que se encontraba entre sus respectivas costas a una distancia inferior a 400 millas náuticas y que, al hacerlo, habían aplicado estrictamente los métodos y especificaciones técnicas internacionalmente aceptados. Además, al llegar a una decisión sobre el alcance de la línea de demarcación, los dos países habían convenido en no ampliar esa línea a zonas en que pudieran verse afectados los derechos de terceros Estados ribereños. El texto completo de la declaración ha sido distribuido a los Estados Partes en la Convención y será publicado en el *Boletín de Derecho del Mar*, No. 57.

12. *Mar Adriático. Comunicaciones de Eslovenia y Croacia.* En nota verbal de 30 de agosto de 2004 dirigida al Secretario General, Eslovenia presentaba una explicación con respecto a una nota de Croacia de fecha 8 de julio de 2004 (véase A/59/62/Add.1, párrs. 42 a 44). El texto completo de esa comunicación se había distribuido a los Estados Partes en la Convención y publicado en el *Boletín de Derecho del Mar*, No. 56. El 13 de enero de 2005 el Secretario General recibió una comunicación de Croacia de fecha 11 de enero en que se daba respuesta a la nota de Eslovenia de 30 de agosto de 2004. La comunicación fue distribuida a los Estados Partes en la Convención y será publicada en el *Boletín de Derecho del Mar*, No.57.

13. *Zona económica exclusiva de Finlandia.* En comunicación de fecha 11 de enero de 2005, Finlandia informó al Secretario General de que el 1º de febrero de 2005 había entrado en vigor la Ley sobre la zona económica exclusiva de Finlandia (1058/2004). Según la Ley, Finlandia establece una zona económica exclusiva que comprende la parte del mar inmediatamente adyacente a sus aguas territoriales. Los límites exteriores de la zona quedan determinados por los acuerdos concertados por Finlandia con otros Estados y figuran en un decreto del gobierno que entró también en vigor el 1º de febrero de 2005.

B. Depósito y debida publicidad

14. Entre agosto de 2004 y enero de 2005 varios Estados ribereños depositaron en poder del Secretario General cartas o listas de coordenadas geográficas de puntos, como exige la Convención. El 27 de agosto de 2004 el Brasil depositó en poder del Secretario General, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 75 de la Convención, la lista de coordenadas geográficas de los puntos que definen el límite exterior de su zona económica exclusiva. El 16 de septiembre de 2004 China depositó en poder del Secretario General, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 16, el párrafo 2 del artículo 75 y el párrafo 2 del artículo 84 de la Convención la lista de coordenadas geográficas de puntos especificados en el Acuerdo entre la República Popular China y la República Socialista de Viet Nam sobre la delimitación del mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental en la bahía de Beibu/Golfo de Tonkin, firmado por los dos países el 25 de diciembre de 2000 y que entró oficialmente en vigor el 30 de junio de 2004. Por último, el 30 de noviembre de 2004 Viet Nam depositó en poder del Secretario General, de conformidad con las mismas disposiciones de la Convención, la misma lista de coordenadas geográficas que se acaba de mencionar.

C. Acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito

15. La Asamblea General, en la resolución 59/245, relativa a las medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral, reafirmó el derecho de acceso al mar y desde el mar de los países sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte, como se indicaba en el artículo 125 de la Convención. La Asamblea insistió también en la necesidad de que las organizaciones internacionales competentes y los donantes, conforme a un criterio de participación de múltiples interesados, pusieran en práctica el Consenso de São Paulo, adoptado en el 11º período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, celebrada en São Paulo (Brasil) del 13 al 18 de junio de 2004 (véase también A/59/62/Add.1, párr. 54). Se instaba asimismo a que en la reunión de alto nivel que había de celebrar la Asamblea General en 2005 con ocasión del examen de la Declaración del Milenio se considerasen las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

IV. Instituciones creadas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

A. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

16. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos celebró su décimo período de sesiones del 24 de mayo al 4 de junio de 2004. Para información acerca de los trabajos de ese período de sesiones y de la conmemoración del décimo aniversario de la Autoridad, véase el documento A/59/62/Add.1, párrs. 21 a 30.

17. La Autoridad celebró en Kingston del 6 al 10 de septiembre de 2004 un taller para el establecimiento de líneas de base ambientales en cortezas ricas en cobalto y explotaciones mineras de sulfuros polimetálicos de los fondos marinos y oceánicos

de la Zona con objeto de evaluar los efectos probables de la exploración y explotación para el medio marino. La organización del taller obedecía al propósito de ayudar a la Comisión Jurídica y Técnica de la Autoridad a preparar directrices que fueran utilizadas por los posibles contratistas al establecer líneas de base ambientales. Se decidió utilizar como base para las nuevas directrices las recomendaciones aprobadas por la Comisión para orientar a los contratistas en la evaluación de los posibles efectos ambientales de la exploración de nódulos polimetálicos, enmendándolas a fin de tener en cuenta las características especiales de los sulfuros polimetálicos (ISBA/7/LTC/1/Rev.1) y las cortezas ricas en cobalto. El informe completo y las recomendaciones del taller serán presentados a la Comisión Jurídica y Técnica para que los examine en el 11º período de sesiones de la Autoridad, que tendrá lugar del 15 al 26 de agosto de 2005. En ese período de sesiones, el Consejo de la Autoridad comenzará a examinar el proyecto de reglamento para la prospección y exploración de sulfuros polimetálicos y cortezas ricas en cobalto preparado por la Comisión Jurídica y Técnica.

B. Tribunal Internacional del Derecho del Mar

18. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar celebró sus períodos de sesiones 17º, del 22 de marzo al 2 de abril, y 18º, del 20 de septiembre al 1º de octubre, que estuvieron dedicados esencialmente a cuestiones de derecho relacionadas con su labor judicial y otras cuestiones administrativas y de organización, y en los cuales, entre otras cosas, revisó su reglamento y sus procedimientos judiciales y preparó un proyecto de presupuesto para 2005-2006.

19. El Tribunal y Alemania firmaron el 14 de diciembre de 2004 el Acuerdo relativo a la sede, en que se define la condición jurídica del Tribunal en Alemania y se regulan las relaciones entre el Tribunal y el país anfitrión. El Acuerdo entrará en vigor en el primer día del mes siguiente a la fecha en que se reciba la última de las notificaciones por las cuales el Tribunal y Alemania se comuniquen entre sí que han completado sus respectivos requisitos de forma para que el Acuerdo entre en vigor.

20. El Presidente de la República Federal de Alemania, Sr. Host Köhler, visitó el 1º de septiembre de 2004 el Tribunal, acompañado de unos 140 miembros del cuerpo diplomático acreditado en Alemania. En conmemoración del décimo aniversario de la entrada en vigor de la Convención, en los días 25 y 26 de septiembre de 2004 se celebró en el Tribunal un simposio sobre demarcación marítima al que asistieron más de 150 participantes, entre ellos un gran número de representantes de Estados.

21. La Agencia de Corea para la Cooperación Internacional concedió en 2004 una subvención para financiar la participación en el programa de pasantías del Tribunal de nacionales de países en desarrollo. Hasta la fecha, la subvención ha beneficiado a 11 pasantes procedentes de 11 países.

C. Comisión de Límites de la Plataforma Continental

22. La Comisión de Límites de la Plataforma Continental celebró su 14º período de sesiones del 30 de agosto al 3 de noviembre de 2004¹ y examinó, entre otras cosas, la presentación hecha por el Brasil², el manual de capacitación para ayudar a los Estados a preparar una presentación, su volumen de trabajo previsto y la necesidad de servicios adecuados, la consolidación del reglamento, la elección de los miembros de

la Mesa y las vacantes en la Subcomisión establecida para examinar la presentación hecha por la Federación de Rusia.

Examen de la presentación hecha por el Brasil

23. El Sr. Lúcio Franco de Sá Fernandes, jefe de la delegación del Brasil y Director de Hidrografía y Navegación del Ministerio de Defensa del Brasil, que estaba acompañado de una delegación de expertos, hizo una sinopsis del contenido de la presentación, incluida la información prevista en la sección II del anexo III del reglamento. Miembros de la delegación del Brasil respondieron preguntas hecha por miembros de la Comisión acerca de diversas cuestiones técnicas y científicas relativas a la presentación (véase CLCS/42, párr.11).

24. La Secretaría informó a la Comisión de que, el 30 de agosto de 2004, el Asesor Jurídico de las Naciones Unidas había recibido una carta de la Representante Permanente Adjunta de los Estados Unidos de América ante las Naciones Unidas con la solicitud de que fuera distribuida a los miembros de la Comisión y a todos los Estados Miembros. En la carta, el Gobierno de los Estados Unidos hacía observaciones acerca del resumen de la presentación del Brasil, que había sido distribuido a todos los Estados Miembros y sugería que la Comisión prestara atención a algunos problemas relacionados con el espesor del sedimento y con Vitoria-Trindade³

25. La Comisión decidió que la presentación del Brasil fuera examinada por una subcomisión y designó miembros de ésta a las siguientes personas: Osvaldo Pedro Astiz, Lawrence Folajimi Awosika, Galo Carrera Hurtado, Mladen Juračić, Wenzheng Lu, Yong-Ahn Park y Phillip Alexander Symonds. La subcomisión designó presidente al Sr. Carrera y vicepresidentes al Sr. Juračić y el Sr. Symonds.

26. El presidente de la subcomisión informó a la Comisión de que se había llevado a cabo un examen preliminar de la presentación y los datos que la acompañaban y, habida cuenta de su naturaleza, se había decidido recabar la opinión de otro miembro de la Comisión, el Sr. Harald Brekke.

27. El presidente de la subcomisión presentó un esquema del cronograma general para sus trabajos y señaló que la Subcomisión había llegado a la conclusión de que no podía finalizar el examen de los voluminosos y complejos datos recibidos en el período de dos semanas asignado después del 14º período de sesiones. En consecuencia, la subcomisión volvería a reunirse en el 15º período de sesiones para pasar revista a la labor realizada entre períodos de sesiones y preparar un proyecto del primer documento de trabajo relativo a la presentación. Esto significaba que habría dos subcomisiones funcionando simultáneamente en el 15º período de sesiones si la Comisión decidía nombrar otra para examinar una nueva presentación.

Consecuencias del volumen de trabajo proyectado para la Comisión

28. En respuesta a dos notas verbales (de fechas 16 de enero y 9 de julio de 2004) que la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos había distribuido para determinar cuándo se podrían hacer presentaciones en la Comisión, 13 Estados ribereños le comunicaron que se proponían hacer presentaciones antes de que terminara 2009; se trataba de Nigeria antes de agosto de 2005, Irlanda en 2005, Tonga entre enero de 2005 y diciembre de 2006, Nueva Zelanda en 2006, Noruega no antes de 2006, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte antes de 2007, Namibia y Sri Lanka en 2007, el Uruguay no antes de 2007,

el Pakistán en 2007 ó 2008 y el Japón, Myanmar y Guyana en 2009. Otros Estados habían respondido que la preparación de la presentación estaba en curso, pero no estaban aún en condiciones de indicar en qué fecha llegaría a su término.

29. Habida cuenta del volumen de trabajo proyectado para la Comisión y de la probabilidad de que en el futuro funcionaran varias subcomisiones simultáneamente, se indicó que podía haber problemas en cuanto al funcionamiento de la Comisión. En respuesta a una carta del Presidente de la Comisión de fecha 2 de julio de 2004, el Director de la División comunicó que se habían tomado medidas para ampliar los servicios e instalaciones destinados a la Comisión. Se estaba construyendo un segundo laboratorio para el sistema de información geográfica, se había ampliado el espacio para almacenamiento y se estaba ampliando la sala de conferencias para atender a las necesidades de la Comisión. Todo ello estaría disponible a tiempo para el 15° período de sesiones de la Comisión, de manera que podría haber dos subcomisiones que funcionaran simultáneamente⁴.

Presentación hecha por Australia

30. El 15 de noviembre de 2004 Australia hizo su presentación a la Comisión por conducto del Secretario General. De conformidad con el artículo 50 del reglamento de la Comisión, el Secretario General distribuyó a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, incluidos los Estados Partes en la Convención, una notificación en que figuraba un resumen de la presentación, comprendidas todas las cartas y coordenadas que indicaban los límites exteriores de la plataforma continental propuestos por Australia y las líneas de base del mar territorial correspondientes.

31. Los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Japón y Timor-Leste transmitieron al Secretario General observaciones por escrito acerca del resumen de la presentación de Australia en notas verbales de fechas 19 de diciembre de 2004, 19 de enero de 2005 y 11 de febrero de 2005, respectivamente. Los Estados Unidos y la Federación de Rusia indicaron que no reconocían reivindicación alguna de territorios situados en la zona comprendida por el Tratado Antártico ni los derechos de ningún Estado sobre los fondos y subsuelos marinos de las zonas submarinas más allá del continente antártico y adyacentes a él y que apoyaban la solicitud de Australia a la Comisión de que no tomara decisión alguna acerca de la parte de la presentación que se refería a zonas de los fondos marinos y el subsuelo adyacentes a la Antártida. El Japón formuló observaciones similares e insistió en que no había que modificar el equilibrio de derechos y obligaciones que consagraba el Tratado Antártico. Timor-Leste señaló que, a su juicio, la presentación de Australia debía entenderse sin perjuicio de la cuestión de la delimitación de fronteras marítimas entre los dos países y pidió que la Comisión dejara constancia de ello al examinar la presentación⁵.

Programa de trabajo para 2005

32. En 2005 la Comisión celebrará dos períodos de sesiones, el 15° del 4 al 22 de abril y el 16° del 29 de agosto al 16 de septiembre. La Comisión comenzará a examinar la presentación de Australia en el 15° período de sesiones.

Manual de capacitación

33. La División, con asistencia de dos miembros de la Comisión y con arreglo a lo solicitado por ésta, ha terminado el manual de capacitación para ayudar a los Estados a preparar una presentación de conformidad con el artículo 76 de la Convención (véase CLCS/21, párr. 21) (para más detalle véase el párrafo 47 del presente documento).

V. Solución de controversias: resumen de la jurisprudencia

34. La Convención ofrece cuatro procedimientos para solucionar controversias: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Corte Internacional de Justicia, un tribunal arbitral constituido de conformidad con el anexo VII de la Convención o un tribunal arbitral especial constituido de conformidad con el anexo VIII de la Convención. Los Estados Partes pueden elegir uno o más procedimientos mediante una declaración escrita hecha de conformidad con el artículo 287 de la Convención y depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

35. *La Corte Internacional de Justicia.* Las causas aún pendientes en la Corte y que guardan relación con el derecho del mar son: *Controversia Territorial y Marítima (Nicaragua contra Colombia)*, *Delimitación Marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar del Caribe (Nicaragua contra Honduras)* y *causa relativa a la delimitación marítima en el Mar Negro (Rumania contra Ucrania)*. En la única causa nueva relacionada con los océanos incoada en la Corte desde el anterior informe del Secretario General, Rumania presentó el 16 de septiembre de 2004 una solicitud contra Ucrania respecto de una controversia que, según la solicitud, “se refiere al establecimiento de un límite marítimo único entre los dos Estados en el Mar Negro, de manera de delimitar la plataforma continental y las zonas económicas exclusivas que les corresponden”. En auto de fecha 19 de noviembre de 2004, la Corte fijó el 19 de agosto de 2005 como plazo para que Rumania presentara la memoria y el 19 de mayo de 2006 como plazo para que Ucrania presentara la contramemoria. Se puede encontrar información acerca de las causas sometidas a la Corte en el sitio de ésta en Internet (www.icj-cij.org) y en sus informes a la Asamblea General, en que figuran resúmenes de las causas.

36. *Tribunal Internacional del Derecho del Mar.* El Tribunal dictó el 18 de diciembre de 2004 su fallo en la causa *San Vicente y las Granadinas contra Guinea-Bissau* y dictaminó que Guinea-Bissau debía liberar prontamente al buque de San Vicente y a su tripulación, que tenía detenidos. El texto completo del fallo se puede consultar en el sitio del Tribunal en Internet (www.itlos.org).

37. *Arbitraje con arreglo al anexo VII.* Causa relativa a la recuperación de tierras por Singapur en los estrechos de Johor y en sus alrededores (*Malasia contra Singapur*). El Tribunal examinó en 2003 una solicitud de medidas provisionales presentada por *Malasia contra Singapur* con respecto a su controversia por la recuperación de tierras en el estrecho de Johor (véase A/59/62/Add.1, párr. 141). Posteriormente, las partes constituyeron un tribunal arbitral con arreglo al anexo VII de la Convención para que conociera del fondo de la causa. A principios de enero de 2005 Singapur y Malasia llegaron un acuerdo negociado para resolver su controversia sobre la base de las recomendaciones de un grupo de expertos independientes designados por ambos gobiernos para que estudiaran los efectos de la recuperación de las tierras. Las partes se proponen someter al tribunal arbitral su acuerdo firmado para que constituya la base del laudo.

VI. Formación de capacidad

A. Sinopsis

38. La Convención reconoce la necesidad de los Estados en desarrollo de formación de capacidad y asistencia técnica en cuestiones tales como la investigación científica marina, la transferencia de tecnología, las actividades en la Zona y la protección y preservación del medio marino. En sucesivas resoluciones de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar se ha destacado también la necesidad de formar capacidad. Como se destaca en el capítulo 37.1 del Programa 21, el programa de acción aprobado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo⁶: “la capacidad de un país de lograr un desarrollo sostenible depende en gran medida de la capacidad de su población y sus instituciones, así como de sus condiciones ecológicas y geográficas. En concreto, el aumento de la capacidad abarca el potencial humano, científico, tecnológico, organizativo, institucional y de recursos del país”.

39. La expresión “formación de capacidad” suele usarse incorrectamente como sinónimo de asistencia técnica. Sin embargo, la formación de capacidad tiene características que la distinguen de otras formas de asistencia y cooperación; en efecto, se centra en la sostenibilidad y en el desarrollo de la competencia nacional (véase TD/B/WP/155). Las actividades de formación de capacidad surten el efecto directo de hacer posible que los beneficiarios desempeñen y sigan desempeñando las funciones a que se refieren⁷.

40. La División lleva a cabo diversas actividades que tienen que ver con la formación de capacidad, como la prestación de servicios de asesoramiento, la administración de fondos fiduciarios, la organización de reuniones de información y programas de capacitación, la preparación de estudios, manuales y publicaciones, el mantenimiento de bases de datos y la difusión de información por Internet. Para atender a las necesidades de diversos instrumentos internacionales y a la luz de la evolución de las prioridades, la División está pasando de la prestación de asistencia técnica previa solicitud a iniciativas proactivas que obedecen el propósito de poner a los Estados en mejores condiciones para superar los problemas que existen para aplicar la Convención y extraer beneficios de ella. En la sección siguiente se hará una sinopsis de las actividades, tradicionales y nuevas, de formación de capacidad que lleva a cabo la División.

B. Programas concretos

1. Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones

41. La División, junto con el Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones, organizó del 12 al 14 de octubre de 2004 una reunión sobre los acontecimientos en el campo de los asuntos oceánicos y el derecho del mar diez años después de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en que se hizo referencia tanto a los acontecimientos generales como a las novedades más importantes con respecto a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la asistencia a los Estados en desarrollo, las zonas marítimas, la investigación científica marina, la conservación y ordenación de

los recursos vivos del mar, los ecosistemas marinos vulnerables y amenazados y la biodiversidad. La respuesta de los participantes en la reunión, del orden de los 60, fue muy positiva. La próxima reunión tendrá lugar en los días 4 y 5 de octubre de 2005 y apuntará a facilitar la negociación de los proyectos de resolución relacionados con el tema “Los océanos y el derecho del mar”, incluido en el programa de la Asamblea General en su sexagésimo período de sesiones.

2. Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe

42. El programa de becas establecido en 1981 en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe, primer Presidente de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, proporciona a los participantes conocimientos detallados y una mayor especialización en relación con los asuntos oceánicos y el derecho del mar a fin de promover una apreciación y aplicación más amplia de la Convención en beneficio de sus países. Los becarios trabajan durante períodos de seis meses realizando actividades supervisadas de investigación y estudio en una de las universidades participantes de su elección, seguidos de tres meses de capacitación práctica en la División u otras entidades de las Naciones Unidas, según cual sea el tema que hayan escogido. En 2004 la 19ª beca fue concedida a Milinda Gunetilleke, de Sri Lanka, que se propone investigar cuestiones jurídicas relacionadas con el margen continental.

43. La Asamblea General ha hecho reiterados llamamientos a los Estados Miembros y a las organizaciones, las fundaciones y las personas interesadas para que sigan aportando contribuciones voluntarias para financiar la beca. En 2004, se recibieron contribuciones de Mónaco, Namibia y Sri Lanka al fondo de becas. Puede encontrarse información sobre la beca en el sitio de la División en Internet (<http://www.un.org/Depts/los>).

3. Las Naciones Unidas – el programa de becas de la Nippon Foundation

44. En abril de 2004 las Naciones Unidas y la Nippon Foundation del Japón concertaron un acuerdo de cooperación técnica para abrir oportunidades de formación de capacidad y desarrollo de los recursos humanos a Estados ribereños en desarrollo, fueran o no partes en la Convención, mediante un programa académico de becas de nueve meses de duración sobre asuntos marítimos. El programa es administrado por la División con algunos servicios de apoyo prestados por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales y se está llevando a la práctica en colaboración con 24 instituciones académicas y organismos y organizaciones internacionales de 16 países.

45. El Comité de Selección, establecido de conformidad con el acuerdo de cooperación técnica entre las Naciones Unidas y la Nippon Foundation, celebró su primera reunión en los días 6 y 7 de diciembre de 2004 y seleccionó a los diez primeros becarios sobre la base de sus antecedentes y de conformidad con las disposiciones en la materia del acuerdo. Los becarios, procedentes de las Bahamas, Bangladesh, Bulgaria, Camboya, Filipinas, la Jamahiriya Árabe Libia, Mauricio, el Perú, Santa Lucía y Viet Nam, fueron elegidos entre casi 30 candidatos propuestos por sus respectivos gobiernos. En abril de 2005 se cursarán las invitaciones para proponer al segundo grupo de candidatos a la beca. Se encontrará información detallada en www.un.org/Depts/los.

4. El programa TRAIN-SEA-COAST

46. El programa TRAIN-SEA-COAST tiene por misión la formación de capacidad en los planos local o regional, especialmente para a) formar una capacidad nacional permanente, b) impartir capacitación que atienda a necesidades concretas de los países y c) lograr una buena relación costo-eficacia. El programa es administrado por la División y financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) por conducto de su proyecto GLO/98/G35, que ha de terminar en el primer semestre de 2005. El programa ha seguido estrechando su cooperación con otros órganos y programas de las Naciones Unidas (véase A/59/62/Add.1, párr. 150). En este contexto, la dependencia de preparación de cursos para el programa establecida en la oficina de coordinación entre el Programa Mundial de Acción y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente impartirá su curso sobre la forma de mejorar la ordenación de las aguas de desechos en ciudades costeras en Bangladesh, Filipinas, Kenya, Maldivas, Mozambique, el Pakistán, la República Unida de Tanzania, Sri Lanka y Turquía. Además, el curso del programa y de la Organización Marítima Internacional relativo a la ordenación de las aguas de lastre (véase A/58/65/Add.1, párr. 135) fue impartido a nivel regional en Cape Town (Sudáfrica) en marzo de 2004 y a nivel nacional en China en junio de 2004. En vista de que no fructificó el intento de financiar el nuevo curso sobre presentaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental con fondos del FMAM hubo que hacerlo con cargo a otras fuentes (véase la sección siguiente).

5. Cursos de capacitación para promover el cumplimiento del artículo 76 de la Convención

47. Como se señalaba en el párrafo 33, la División completó el material para el curso de capacitación sobre trazado de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas y para la preparación de la presentación del Estado ribereño a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, sobre la base del plan de un curso de cinco días de duración preparado por esa Comisión (CLCS/24) a fin de facilitar la preparación de las presentaciones con arreglo a sus directrices científicas y técnicas (CLCS/11 y Add.1). El material consiste en un manual para instructores, que incluye una serie de diapositivas con instrucciones para la organización de los módulos, y un manual para el alumno que contiene nueve módulos y una serie de ejercicios.

48. La División, en cooperación con órganos intergubernamentales y gobiernos anfitriones, ha comenzado a organizar seminarios para Estados en desarrollo en los planos regional y subregional, utilizando el material de capacitación antes mencionado. Los seminarios obedecen al propósito de capacitar al personal técnico de los Estados del margen continental que se proponen trazar los límites exteriores de su plataforma continental a fin de a) impartirles más conocimientos a los efectos de la preparación de las presentaciones a la Comisión de conformidad con los requisitos científicos y técnicos enunciados en el artículo 76 de la Convención y con las directrices preparadas por la Comisión y b) ayudarles a comprender detalladamente todo el procedimiento para la preparación de la presentación y de los datos técnicos y científicos necesarios, así como la forma en que hay que combinar distintas especialidades a los efectos de la presentación.

49. La División organizó el primer seminario regional en cooperación con la Comisión del Pacífico Meridional para las Geociencias Aplicadas y la secretaría del Commonwealth en Suva (Fiji) del 28 de febrero al 4 de marzo de 2005. Asistió al seminario personal técnico de Fiji, Filipinas, Indonesia, las Islas Salomón, Malasia, Micronesia, Palau, Tonga, Viet Nam y Vanuatu. Según los planes provisionales, el segundo seminario regional tendrá lugar en Sri Lanka en mayo de 2005 y será organizado por la División, en cooperación con el Gobierno de Sri Lanka, para países en desarrollo del Océano Índico. La División proyecta organizar por lo menos otros tres seminarios en África, América Latina y el Caribe.

6. Publicaciones

50. Con ocasión del décimo aniversario de la entrada en vigor de la Convención, la División y la Autoridad hicieron conjuntamente una publicación conmemorativa relativa a los recursos minerales del mar, en la cual se da una visión general del marco jurídico existente para esos recursos, sus aspectos científicos y las perspectivas económicas y tecnológicas. A fin de prestar asistencia a los Estados Partes en la tarea de cumplir todas las obligaciones que les incumben en virtud de la Convención, la División publicó también en 2004 un compendio de sus obligaciones con arreglo a la Convención y los instrumentos complementarios, en el cual se identifican esas obligaciones y los instrumentos en que se establecen los estándares, las normas, los reglamentos, las prácticas y los procedimientos a que se hace referencia en la Convención.

C. Fondos fiduciarios⁸

51. *Fondo fiduciario para la asistencia a los Estados participantes en la Conferencia sobre delimitación marítima en el Caribe.* En el período a que se refiere el presente informe no hubo actividad respecto de este fondo cuyo saldo, al 31 de diciembre de 2004, ascendía a 116.773 dólares.

52. *Fondo fiduciario para facilitar la preparación de las presentaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.* Este fondo fiduciario fue establecido por la Asamblea General en su resolución 55/7; su mandato fue posteriormente enmendado en la resolución 58/240, y consiste en prestar asistencia a los países, en particular los menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, para que puedan preparar sus presentaciones a la Comisión. El fondo cubre la capacitación de personal técnico y administrativo, estudios teóricos y asesoramiento o consultorías. La División estudia las solicitudes de recursos de este fondo con la asistencia de un grupo independiente de expertos. En diciembre de 2004 el grupo recomendó y la División aprobó que se prestara asistencia con cargo al fondo a un máximo de dos postulantes de Filipinas, Indonesia, Malasia y Viet Nam para que asistieran al curso de capacitación en Fiji mencionado en el párrafo 49. Al 31 de diciembre de 2004 el saldo del fondo ascendía a 1.148.000 dólares. Noruega aportó 1 millón de dólares en 2000 e Irlanda aportó 90.000 euros en tres cuotas, la última de las cuales se pagó en 2004.

53. Fondo fiduciario para sufragar el costo de la participación de los miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental que proceden de Estados en desarrollo. Este fondo fue establecido de conformidad con el párrafo 20 de la resolución 55/7 de la Asamblea General a fin de que los miembros de la Comisión que procedían

de países en desarrollo pudieran participar plenamente en los trabajos de ésta. Al 31 de diciembre de 2004, el saldo del fondo ascendía a 93.500 dólares. En 2004 no se hicieron contribuciones al fondo. Cuatro miembros de la Comisión recibieron apoyo financiero con cargo a este fondo para sufragar el costo de su participación en el 14º periodo de sesiones.

54. *Fondo de asistencia en virtud de la parte VII del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1995 sobre las poblaciones de peces.* Este fondo comenzó a funcionar en el segundo semestre de 2004, es administrado por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en colaboración con la División y ha recibido 200.000 dólares de los Estados Unidos de América.

55. *Fondo fiduciario para ayudar a los Estados a solucionar controversias ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.* Este fondo fue establecido de conformidad con la resolución 55/7 de la Asamblea General, su mandato está enunciado en el anexo I de esa resolución y, al 31 de diciembre de 2004, tenía un saldo de 69.153 dólares. No se recibieron contribuciones en 2004. La primera solicitud con cargo a este fondo fue hecha en 2004 por Guinea-Bissau, que pidió asistencia financiera para sufragar sus costas en la causa titulada *San Vicente y las Granadinas contra Guinea-Bissau*, que se refería a la liberación del buque *Juno Trader* y su tripulación (véase el párrafo 36). En enero de 2005 el Secretario General aprobó la recomendación del grupo de expertos, establecido con arreglo al mandato del fondo (China, Federación de Rusia y Reino Unido), de que, en atención a su solicitud, se proporcionara asistencia financiera a Guinea-Bissau por valor de 20.000 dólares.

56. Fondo fiduciario de contribuciones voluntarias con el fin de ayudar a los países en desarrollo a asistir a las reuniones del proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar. Este fondo fiduciario, establecido por la Asamblea General en la resolución 55/7, tenía un saldo al 31 de diciembre de 2004 de 157.097 dólares. No se aportaron contribuciones en 2004. Recibieron asistencia para asistir a la quinta reunión del proceso de consulta representantes de los 11 países siguientes: Bahamas, Cabo Verde, Fiji, Guinea, Islas Marshall, Madagascar, Mozambique, Myanmar, Perú, Samoa y Zimbabwe.

VII. Acontecimientos relacionados con las actividades de transporte marítimo internacional

57. El transporte marítimo aporta una gran contribución al comercio internacional y la economía mundial porque es un método eficiente, seguro y ecológico de transportar mercaderías por todo el mundo. Incumbe al Estado del pabellón la responsabilidad primordial de cerciorarse de que los buques sean seguros, tengan una dotación suficiente, tengan una tripulación adecuadamente formada y condiciones de trabajo decentes, la carga esté bien almacenada, el buque funcione en condiciones de seguridad y no haya contaminación. Los artículos 94, 211 y 217 de la Convención enuncian las medidas que debe tomar el Estado del pabellón para cumplir ese objetivo, si bien hay otros artículos que también son aplicables. Las medidas que debe tomar y hacer cumplir el Estado del pabellón a los efectos de la seguridad en el mar deben atenerse a las normas, los reglamentos, los estándares, los procedimientos y las prácticas internacionales contenidos en instrumentos preparados por organizaciones internacionales tales como la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

A. Construcción y equipamiento de buques

58. El 1° de enero de 2005 entraron en vigor las completas revisiones de las normas técnicas del Protocolo de 1988 de la Convención internacional sobre líneas de carga aprobada por el Comité de Seguridad relativa de la OMI en su 77ª reunión (resolución MSC.142 (77)), y en la 79ª reunión del Comité de Seguridad Marítima se aprobaron nuevas enmiendas al anexo B del Protocolo (resolución MSC.172 (79)). El 1° de enero de 2005 entraron también en vigor las enmiendas a las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución MSC.144 (77)).

59. En 2004 las Partes Contratantes en el Convenio SOLAS aprobaron enmiendas a los capítulos II-1, III, V, VII, XI-1 y XII, al anexo del Convenio y al Protocolo de 1988 (apéndice del anexo) (resoluciones MSC.170 (79) y MSC.171 (79)). El capítulo XII fue enmendado a fin de instituir restricciones a la navegación con bodegas vacías e instituir nuevas disposiciones relativas a la construcción de cascos de doble revestimiento para nuevos graneleros de 150 metros de eslora o más como alternativa a la construcción de revestimiento único. Se enmendaron también los códigos de la OMI que tienen carácter obligatorio con arreglo al Convenio⁹ y varios códigos sin fuerza obligatoria¹⁰.

60. Otros acontecimientos de interés en el período que se examina se refieren a la decisión de la OMI de no restringir a los buques de gran calado¹¹ su labor futura sobre la seguridad en los buques de pasajeros y a la preparación de nuevas normas de construcción de buques que apuntan a instituir un sistema por el cual se establezcan parámetros para evaluar la seguridad del buque en sus etapas de diseño y construcción y ulteriormente cuando esté en funcionamiento. En un proyecto conexo pero separado, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación está preparando normas estructurales comunes para los buques, en principio para los graneleros y los petroleros¹².

B. Capacitación de la gente de mar y los pescadores y condiciones de trabajo

Capacitación

61. El 1° de julio de 2006 entrarán en vigor las enmiendas a la parte A del código del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar aprobadas en la resolución MSC.180 (79). Según confirma el Comité de Seguridad Marítima, 114 partes en el Convenio han enviado información que demuestra que han puesto en forma cabal e íntegra en vigor las disposiciones pertinentes del Convenio en su forma enmendada (la “lista blanca”).

62. Se ha exhortado a los Estados miembros de la OMI a hacerse partes en el Convenio Internacional de 1995 a fin de ponerlo en vigor y mejorar las normas sobre formación de personal de buques pesqueros. El nuevo código de seguridad para pescadores y buques de pesca (2005), versión revisada del código original aprobado en los años setenta ha de ser aplicado primordialmente por las autoridades competentes, las instituciones de formación, los armadores de buques de pesca, las organizaciones de pescadores y las organizaciones no gubernamentales que tengan una función reconocida en materia de seguridad, salud y formación de pescadores. En la parte A del código se imparte orientación sobre la preparación de códigos nacionales, de manuales de formación y enseñanza para pescadores y de orientación sobre la seguridad y la salud de los pescadores.

Condiciones de trabajo

63. La índole del oficio ha hecho de la gente de mar un grupo política, jurídica y económicamente débil en el seno de la sociedad¹³. Con cada vez más frecuencia se imputan delitos penales agente de mar y se procede a detenerla durante prolongados periodos tras un accidente marítimo, en algunos casos sin pagar su remuneración y sin las debidas garantías procesales. La perspectiva de una prolongada detención hace de disuasivo para quienes consideran la posibilidad de ejercer el oficio. La revisión y consolidación por la OIT de los convenios relativos al trabajo marítimo, la revisión del Convenio relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente de mar (véase el párrafo 87), y la labor conjunta realizada por la OMI y la OIT acerca de la responsabilidad y la indemnización en el contexto de las demandas por muerte, lesiones personales o abandono de gente de mar y, más recientemente, el trato equitativo de la gente de mar en caso de accidente marítimo representan importantes iniciativas en la tarea de resolver algunos de los problemas a que se enfrenta.

64. La OIT está preparando un nuevo convenio consolidado sobre el trabajo marítimo para reemplazar prácticamente todos los convenios en la materia aprobados desde 1920. El nuevo texto prestará especial atención a las medidas encaminadas a cumplir y hacer cumplir las normas que establecen condiciones decentes de trabajo para la gente de mar y contendrá un procedimiento simplificado de enmienda que permitiría actualizar con rapidez los pormenores técnicos. Se espera que el nuevo convenio sea aprobado en la 94ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, que tendrá lugar en febrero de 2006. En septiembre de 2004 la Conferencia Marítima Técnica Preparatoria logró resolver un gran número de problemas difíciles e importantes, pero no tuvo tiempo para examinar las enmiendas respecto de las cuales se había logrado un consenso en el grupo de trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo. El órgano rector de la OIT decidió convocar reuniones tripartitas entre períodos de sesiones del 21 al 27 de abril de 2005 a fin de que hubiese oportunidad de examinar esas enmiendas y los textos que quedaban aún entre corchetes.

65. La Conferencia Preparatoria aprobó también una resolución en la que instaba a los miembros a) a ponerse de acuerdo respecto de medidas de cooperación que establecerían capacidad e instituciones nacionales para la inspección y certificación de las condiciones de trabajo en el mar, b) a impartir capacitación e intercambiar conocimientos y experiencia con respecto a las políticas, leyes, reglamentos y procedimientos nacionales en la materia y c) a incrementar las medidas para fomentar la cooperación, el intercambio de información y la prestación de asistencia material en los planos internacional, regional y bilateral en apoyo de la ratificación y aplicación del futuro convenio¹⁴.

66. La labor de la OIT en cuanto a la preparación de una norma general (un convenio complementado por una recomendación) relativa a la labor en el sector complementa la consolidación de las normas para la gente de mar (A/59/62/Add.1, párr. 59). En la 93ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, que tendrá lugar en mayo de 2005, el Comité del Sector Pesquero examinará el texto de los instrumentos propuestos, ya enviados a todos los Estados miembros para que hagan sus observaciones¹⁵, un resumen de las observaciones recibidas, el informe de la reunión tripartita de expertos en el sector pesquero celebrado en diciembre de 2004, un comentario de la secretaría de la Oficina Internacional del Trabajo en que explica las modificaciones introducidas en el texto sobre la base de las observaciones recibidas

y los textos de un proyecto de convención y recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero.

67. En el primer período de sesiones del grupo de trabajo conjunto de la OMI y la OIT, en enero de 2005, se examinó la preparación de directrices sobre el trato equitativo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (véase A/59/62/Add.1, párr. 61). Se parte del supuesto de que el concepto de “trato equitativo” no se refiere únicamente a las debidas garantías procesales sino también a otros aspectos de la equidad tales como el derecho a provisiones que permitan atender necesidades físicas básicas y el derecho a ser tratado en forma no discriminatoria (véase el documento de la OMI OMI/OIT/WGFTS 1/7). Varios instrumentos internacionales, entre ellos la Convención sobre el Derecho del Mar y en particular sus artículos 292 y 230, consignan disposiciones relativas a este objetivo. El grupo de trabajo preparó un proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI y del Consejo de Administración de la OIT que destacaría el interés de toda la industria marítima en la cuestión, recordaría los instrumentos internacionales en la materia e instaría a todos los Estados a respetar los derechos humanos básicos de la gente de mar, investigar con rapidez los accidentes marítimos para evitar un trato injusto y aprobar procedimientos para poder repatriar o reembarcar con prontitud a la gente de mar. El proyecto de resolución será examinado por el Consejo de Administración de la OIT en marzo y por el Comité Jurídico de la OMI en abril de 2005¹⁶.

C. Transporte de mercaderías

68. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 79ª reunión el código de prácticas de seguridad para la carga sólida a granel (2004) (resolución MSC.193 (79)) y tiene la intención de prescribir la aplicación obligatoria de algunas partes del código en el futuro mediante la aprobación de enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS.

69. Con respecto al transporte de materiales radiactivos, las novedades recientes incluyen el envío a Francia por los Estados Unidos de plutonio apto para armas para convertirlo en combustible de reactor con fines no militares para pruebas de radiación en los Estados Unidos.

70. Los buques destinados al transporte de combustible nuclear irradiado, de petróleo y de desechos de alto nivel de radiactividad deben cumplir las disposiciones del código INF. Los requisitos para el transporte de carga de alto nivel de radiactividad, por ejemplo, el diseño, la fabricación, el mantenimiento del embalaje, la manipulación, el almacenamiento y la recepción, que son aplicables a todos los modos de transporte, figuran en el Reglamento del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) para el transporte seguro de materiales radiactivos¹⁷. Las misiones del Servicio de Evaluación de la Seguridad en el Transporte ayudan a los países a evaluar las normas de seguridad del transporte prescritas por el Organismo y a aplicarlas mejor. En 2004 el Organismo publicó informes acerca de las misiones de ese Servicio a Turquía, Panamá y Francia y está prevista una misión al Japón para fines de 2005. Todas las misiones abarcan la cuestión del transporte marítimo de material radiactivo.

71. La Asamblea General, en su resolución 59/24, acogió con satisfacción que la Conferencia General del OIEA hubiese ya aprobado la resolución GC(48)/RES/10 y que la Junta de Gobernadores hubiese aprobado el plan de acción para la seguridad

del transporte de materiales radiactivos (véase A/59/62/Add.1, párrs. 64 a 66). La Junta de Gobernadores aprobó en junio el plan de acción internacional sobre el fortalecimiento del sistema de preparación y respuesta en casos de emergencia nuclear y radiológica. Al igual que en años anteriores, la Conferencia General del OIEA reafirmó en su resolución GC(48)/RES/10 los derechos y las libertades marítimos previstos en el derecho internacional. Acogió con satisfacción la práctica de algunos Estados de envío y de algunos operadores de facilitar información y respuestas de forma oportuna a los Estados ribereños interesados acerca de las expediciones, con el propósito de atender a 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. Se alentó a los Estados de envío y a los Estados ribereños interesados a continuar las consultas oficiosas sobre el tema de las comunicaciones, con la participación del Organismo, de conformidad con la recomendación del Presidente de la Conferencia Internacional de 2003 (véase A/58/65/Add.1, párrs. 37 a 40), incluida en el Plan de Acción¹⁸.

72. La resolución destacaba también la importancia de disponer de mecanismos de responsabilidad eficaces que asegurasen la protección contra los daños causados a la salud humana y el medio ambiente, así como contra las pérdidas económicas reales debidas a un accidente o incidentes durante el transporte marítimo de materiales radiactivos. A los efectos de hacer una interpretación autorizada de los instrumentos sobre responsabilidad nuclear del Organismo y de ayudar a su comprensión, el Grupo internacional de expertos del OIEA sobre responsabilidad por daños nucleares¹⁹ ha preparado un texto con explicaciones. La labor del Grupo en el futuro incluye el examen de las lagunas importantes que existan en el régimen.

73. Los miembros del Foro de las Islas del Pacífico prosiguieron en junio de 2004 el diálogo técnico con Francia, el Japón y el Reino Unido sobre cuestiones relativas al transporte de materiales radiactivos por el Pacífico, con inclusión de las relativas a la prevención, la preparación para casos de emergencia y la responsabilidad e indemnización. Se aseguró a los miembros del Foro que existían mecanismos de prevención y acción basados en las mejores prácticas y que en la planificación y los procedimientos se tenía en cuenta el interés de la región en que hubiese una notificación previa oportuna, se intercambiase información y hubiese coordinación. Se dio también a los miembros del Foro una completa explicación de los procedimientos de reclamación en virtud de los convenios revisados sobre responsabilidad²⁰. En agosto de 2004 los líderes del Foro reiteraron su preocupación por los posibles perjuicios económicos en una situación en que no se liberase material radiactivo y recabaron seguridades de los Estados de envío en el sentido de que cuando hubiese un nexo demostrable entre el incidente y el perjuicio económico, no dejarían que fueran esos países los que soportaran la pérdida²¹.

74. En la Estrategia de Mauricio para la aplicación ulterior del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo²², la comunidad internacional señala que la cesación del transporte de material radiactivo en regiones de pequeños Estados insulares constituye un objetivo deseado por estos países y algunos otros y reconoce el derecho a la libertad de navegación de conformidad con el derecho internacional. Se alienta a los Estados a mantener el diálogo y la consulta, en particular con los auspicios del OIEA y la OMI, a fin de mejorar el entendimiento mutuo, promover la confianza y mejorar la comunicación en relación con el transporte marítimo de materiales radiactivos en condiciones de

seguridad. Se instaba a los Estados que participaban en el transporte de esos materiales a que siguieran entablando un diálogo con los pequeños Estados insulares en desarrollo y otros Estados para tener en cuenta sus inquietudes, que comprendían el desarrollo ulterior y el fortalecimiento en los foros adecuados de regímenes reguladores internacionales para mejorar la seguridad, la revelación de información, la responsabilidad, las garantías y la indemnización en relación con ese transporte (A/CONF.207/CRP.7, párr. 20 quater).

D. Seguridad de la navegación

Levantamientos hidrográficos

75. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 78ª reunión la circular 1118, relativa a la aplicación de la disposición V/9 del Convenio SOLAS (servicios hidrográficos) (documento de la OMI MSC/Circ. 1118) a fin de recordar a los gobiernos las obligaciones que les incumbían en virtud de esa disposición, que había entrado en vigor el 1º de julio de 2002 (véase A/58/65, párr. 71) e informarles de que la Oficina Hidrográfica Internacional podría ayudarles a examinar las necesidades de desarrollar o mejorar su capacidad en materia de levantamientos hidrográficos.

Organización del tráfico marítimo y presentación de informes

76. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 79ª reunión mecanismos de separación del tráfico nuevos o enmiendas a algunos existentes, con inclusión de las correspondientes medidas de organización del tráfico marítimo, que entrarán en vigor el 1º de julio de 2005 (documento de la OMI COLREG.2/Circ. 55). El Comité aprobó asimismo que la zona de Cameron occidental en el Golfo de México fuese declarada zona a evitar y zona de anclaje prohibido y que asimismo una nueva zona de la región de las islas Berlengas (Portugal) fuera declarada zona a evitar; estas disposiciones entrarán en vigor el 1º de julio de 2005 (documento de la OMI SN/Circ. 240).

77. En la resolución MSC. 189(79) del Comité de Seguridad Marítima se enmendaron las directrices y los criterios para los sistemas de presentación de información a fin de exigir que se utilizarán coordenadas geográficas expresadas según los datos del Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS84) o según los mismos datos de la carta náutica si ésta se basaba en datos distintos (véase el documento de la OMI MSC. 79/23, anexo 31). Se había propuesto, para su aprobación por la Asamblea, una enmienda similar a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo. El Comité aprobó asimismo la propuesta relativa a un sistema obligatorio de presentación de información acerca de zonas marítimas particularmente sensibles de Europa occidental (resolución MSC. 190(79)), que entraría en vigor el 1º de julio de 2005.

Estrechos de Malaca y Singapur

78. El Consejo de la OMI decidió en su 93º período de sesiones, celebrado en noviembre de 2004, que la Organización tenía una función que cumplir en la protección de las vías de navegación de importancia estratégica, función que efectivamente podía desempeñar. Decidió que la OMI y su Secretario General debían seguir esforzándose, en colaboración con los Estados ribereños interesados, por incrementar la seguridad, la protección marítima y la protección ambiental en el estrecho de Malaca ayudando a los Estados ribereños, los usuarios del estrecho y otras partes

interesadas a que adoptaran las medidas adecuadas para garantizar que el estrecho siguiera siendo seguro y estuviera protegido y abierto a la navegación internacional, por ejemplo, mediante una mayor información y sensibilización, el intercambio de información, la formación de personal, el desarrollo de la capacidad y la cooperación técnica. Con tal fin la OMI y su Secretaría debían tratar de promover el proyecto de autopista electrónica marina, preparado especialmente para los estrechos de Malaca y Singapur. El proyecto de autopista electrónica marina, asociación entre el FMAM, el Banco Mundial y la OMI, demuestra el uso de la tecnología digital en la navegación para reducir, entre otras cosas, la frecuencia de las colisiones navieras en las pistas marinas congestionadas de los estrechos y desalentar los vertimientos de agua de sentina y otros tipos de vertimientos de desechos en el mar. El Consejo decidió convocar una reunión patrocinada por la OMI en 2005 para examinar la forma y los medios de mejorar la seguridad, la protección marítima y la protección ambiental en los estrechos de Malaca y Singapur. Anteriormente habían convocado conferencias sobre la seguridad de la navegación y el control de la contaminación en esos estrechos la OMI y el Instituto de Estudios Normativos, en Singapur, en 1996 y 1999 (véase A/55/61, párr. 81).

E. Aplicación y cumplimiento

79. En sus resoluciones 59/24 y 59/25 la Asamblea General recomendó la adopción de medidas encaminadas a que los Estados del pabellón cumplieran eficazmente las obligaciones derivadas del derecho internacional; en la Estrategia de Mauricio se incluyó una redacción semejante a la que figura en el párrafo 38 de la resolución 59/24 (véase A/CONF.207/CRP.7, párr 23 f)). Cabe señalar que, en lo que se refiere al párrafo dispositivo 40 de la resolución 59/24, el Grupo de Trabajo conjunto del Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Cooperación Técnica sobre el programa voluntario de auditoría para los Estados Miembros convinieron en principio, en que el proyecto de código de aplicación de los instrumentos de la OMI²³ debía servir de base de las normas de auditoría, que se requería mayor trabajo para velar por que el código cumpliera los requisitos de las normas de auditoría, y que debía evaluarse el proyecto de código en relación con el proyecto de auditoría. El Consejo de la OMI reconoció en su 22° período extraordinario de sesiones que las obligaciones y responsabilidades de los Estados Miembros debían ser susceptibles de auditoría con arreglo al código.

80. En lo que respecta a la cuestión del vínculo auténtico, el Consejo de la OMI decidió en su 93° período de sesiones, tomar nota de que el Secretario General de la OMI había consultado a los jefes ejecutivos de otras organizaciones internacionales pertinentes para determinar la mejor manera de responder a la invitación formulada por la Asamblea General en las resoluciones 58/240 y 58/14. Convino en que el Secretario General de la OMI debía convocar una reunión interorganismos y le pidió que informara en el período de sesiones siguiente de los resultados de tal reunión para su consideración y la adopción de las medidas correspondientes, antes de remitir la documentación a las Naciones Unidas para que la Asamblea General la examinara en su sexagésimo primer período de sesiones, en 2006 (documento de la OMI C93/D, párr. 17 a)). La reunión interorganismos tendrá lugar los días 7 y 8 de julio de 2005.

81. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 79° período de sesiones una circular conjunta del Comité y el Comité de Protección del Medio Marino sobre la

transferencia de naves entre Estados, con un procedimiento en cuya virtud la transferencia de naves entre el Estado del pabellón debía hacerse de manera que el Estado del pabellón “adquirente” pudiera buscar información relativa a la seguridad en el Estado del pabellón “transferente”.

F. Inmunities jurisdiccionales

82. El artículo 16 de la Convención de las Naciones Unidas sobre las inmunities jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes, aprobada por la Asamblea General en su resolución 59/38, reitera el principio que figura en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar de que los Estados propietarios de buques o que les exploten tendrán inmunidad de jurisdicción si el buque fuera utilizado temporalmente para fines relacionados con un servicio público no comercial. Según el artículo 16, la inmunidad del Estado se mantiene además respecto de un cargamento transportado a bordo de los buques de propiedad de un Estado o explotados por él, así como a todo cargamento perteneciente a un Estado y usado, o que esté destinado a usarse, exclusivamente con fines no comerciales del Gobierno. No obstante, si un Estado es propietario de un buque que en el momento de la causa de la acción se destinaba a fines distintos de los fines no comerciales del Gobierno o lo explota, no puede invocar la inmunidad de jurisdicción ante un tribunal de otro Estado que tenga competencia al respecto en un juicio que se relacione con la explotación del buque o el transporte de carga a bordo del buque. En tal caso, independientemente del tipo de juicio, ya se trate de *in rem* o *in personam*, los Estados pueden oponer todas las excepciones, la prescripción y la limitación de responsabilidad con que cuentan los buques y las cargas privadas y su propietario. Si así se requiere, se puede demostrar el uso con un fin gubernamental no comercial del buque o el cargamento con un certificado firmado por un representante diplomático u otra autoridad competente del Estado.

VIII. La seguridad marítima y la delincuencia en el mar

83. La mayor parte de las amenazas a la paz y la seguridad internacionales identificadas en el informe del Grupo de alto nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio (A/59/565) tienen un componente marítimo. Por ejemplo, la seguridad de recursos, la seguridad alimentaria y la salud humana pueden ser amenazadas por la sobreexplotación de recursos biológicos marinos y la degradación del medio marino. Las demandas en conflicto respecto de recursos que se están agotando pueden provocar conflictos entre los Estados. Se pueden usar los buques con fines ilícitos, por ejemplo, el transporte de armas nucleares, radiológicas, químicas y biológicas o de armas pequeñas y armas ligeras. También pueden ser objeto de un ataque terrorista o utilizados con fines terroristas. La delincuencia organizada transnacional hace uso indebido del transporte marítimo para el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, el contrabando de trabajadores migratorios y otras actividades delictivas. A continuación se enuncian las medidas adoptadas recientemente por la comunidad internacional para prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra la navegación marítima y el tráfico ilícito de armas de destrucción en masa, sus medios de transporte y materiales conexos, así como la piratería y el robo a mano armada en el mar, el contrabando de trabajadores migratorios y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.

A. La seguridad marítima

Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias

84. En su resolución 59/24 la Asamblea General acogió con satisfacción la entrada en vigor del Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias y las enmiendas correspondientes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) el 1° de julio de 2004, y alentó a los Estados a que ratificaran los acuerdos internacionales relativos a la seguridad de la navegación o se adhirieran a ellos y a que adoptaran las medidas concordantes con la Convención sobre el Derecho del Mar necesarias para aplicar y hacer cumplir las normas contenidas en tales acuerdos. Datos recopilados por la secretaría de la OMI y las industrias portuarias y navieras indican que el cumplimiento del código se aproxima actualmente al 100%, en comparación con alrededor del 86% de los buques y el 69% de las instalaciones portuarias inmediatamente antes de su entrada en vigor. Los informes sobre el control y las medidas de aplicación coercitiva adoptadas contra buques después de la entrada en vigor del código han sido relativamente escasos. No obstante, hay preocupación respecto de la información de que algunos gobiernos y las autoridades portuarias de algunas regiones no han adoptado aún todas las medidas necesarias para aplicar plenamente el código en sus instalaciones portuarias. Se ha sugerido además que es necesario mejorar todavía más el régimen de seguridad²⁴.

85. Con el objeto de facilitar la aplicación coherente, uniforme y armónica de las medidas de seguridad del Convenio SOLAS y del código, el Comité de Seguridad Marítima adoptó en 2004 una guía provisional de medidas de control y cumplimiento para mejorar la seguridad marítima (resolución MSC.159 (78)) y diversas circulares²⁵ incluida una guía dirigida a los capitanes, las empresas y los funcionarios debidamente autorizados acerca de los requisitos de la presentación de información relativa a la seguridad antes de la entrada de un buque en un puerto (MSC/Circ.1130). En esa circular se incluye un conjunto estandarizado de información relativa a la seguridad que cabe esperar que suministren los buques antes de su llegada a puerto. Se recomienda que, a menos que un Estado ribereño haya fijado un plazo diferente para la presentación de la información requerida antes de la entrada esperada del buque en el puerto, el plazo mínimo ha de ser no inferior a 24 horas. Australia ha anunciado que propondría el establecimiento de un sistema de identificación marítima de hasta 1.000 millas náuticas de la costa, sobre la base de acuerdos internacionales de cooperación, incluso los países vecinos, y con arreglo al derecho internacional e interno, que se empezaría a aplicar durante 2005. Australia exigirá que los buques que pretendan arribar a sus puertos suministren información anticipada respecto de la llegada hasta 1.000 millas náuticas de su costa. Los buques que tengan la intención de acercarse a una zona situada dentro de las 200 millas náuticas de la costa habrán de suministrar información en forma voluntaria hasta 500 millas náuticas de la costa. Se informó que algunos Estados vecinos habían planteado preocupaciones respecto del tamaño propuesto respecto de lo que se ha entendido como una nueva zona marítima²⁶.

86. Otras medidas adoptadas por la OMI para prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de las enmiendas del Convenio SOLAS y el código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias incluyen actividades de asistencia técnica en cuanto a los dos programas mundiales con arreglo al programa

integrado de cooperación técnica de la OMI. El programa mundial de seguridad marítima portuaria se concentrará ahora en medidas operacionales concretas que es necesario adoptar para salvaguardar la seguridad de los pasajeros y las tripulaciones, y un programa de capacitación de instructores para prestar asistencia a los gobiernos a fortalecer la aplicación de sus medidas de seguridad marítima mediante la preparación de instructores capacitados para impartir entrenamiento de buena calidad con los cursos modelo pertinentes de la OMI.

87. La OMI ha destacado la necesidad de un equilibrio apropiado entre las necesidades en materia de seguridad, el requisito de mantener la seguridad y la eficiencia operacional del buque, y la protección de los derechos humanos de la gente de mar y los trabajadores portuarios (véase el documento MSC/Circ.1112). El Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (Revisado) (No. 185), que entró en vigor el 9 de febrero de 2005, ha de fortalecer la seguridad portuaria internacional a la vez que ha de facilitar el tránsito, la transferencia y los permisos en tierra de la gente de mar en el ejercicio normal de su profesión. El Convenio requiere la emisión de un nuevo documento de identidad de la gente de mar. Su característica biométrica, la huella digital, se basa en la “interoperabilidad mundial”, de manera que sea posible que se remita la información relativa a la huella digital del documento de un país para que sea compatible con el equipo de otro. Para permitirlo el Consejo de Administración de la OIT, aprobó en marzo de 2004 una norma uniforme, el perfil biométrico basado en los detalles digitales, SID-0002 de la OIT, respecto de los documentos de identidad de la gente de mar, con especificaciones que se han de seguir en los sistemas y productos nacionales para generar la representación biométrica de huellas digitales en el documento, y para verificar que la huella digital del tripulante corresponda a la que se encuentra en el documento. La OIT ha probado posteriormente productos de posibles proveedores y, al 15 de enero de 2005, había determinado que había dos productos que cumplen los requisitos del Convenio No. 185 y las normas del SID-0002 de la OIT.

Revisión del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad marítima

88. El Comité Jurídico y su grupo de trabajo sobre la revisión del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad marítima (el Convenio SUA) y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Protocolo SUA) han seguido examinando el proyecto de protocolo del Convenio²⁷, concentrándose primordialmente en los delitos de no proliferación y las disposiciones relativas a la visita. Las disposiciones relativas al terrorismo han contado con el apoyo general. El Comité Jurídico decidió ampliar la definición de “muertes o daños o lesiones graves” de manera de incluir además el daño sustancial causado al medio ambiente. El grupo de trabajo decidió incluir en el preámbulo una referencia general a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

89. En su reunión de comienzos de 2005 el grupo de trabajo llegó a un acuerdo acerca de una definición del transporte a los efectos del Convenio. Una mayoría sustancial del grupo de trabajo convino en la definición del delito consistente en el transporte de materiales nucleares y del delito de transporte de equipo, materiales o programas de computación o tecnología conexas de uso doble (véase el documento de la OMI LEG/SUA/WG.2/4).

90. Se han incluido nuevas disposiciones relativas la visita en el proyecto de protocolo que: a) requieren la autorización expresa del Estado del pabellón antes de que se pueda realizar una visita; b) requieren que la parte solicitante considere la posibilidad de advertir a otros Estados si un Estado del pabellón no cumple su obligación de responder a una solicitud; c) requieren que los Estados tengan en cuenta los riesgos y dificultades que implica la visita de un buque en alta mar y el allanamiento de su carga y que consideren si hay otras medidas apropiadas convenidas entre los Estados interesados que pudieran ser más seguras si se adoptaran en el siguiente puerto de arribo o en otro lugar, y d) especifican que el Estado del pabellón puede consentir en el ejercicio de la jurisdicción por otro Estado que tenga competencia simultánea. Se convino en que todo uso de la fuerza durante la visita no debe superar el grado mínimo de fuerza necesaria y razonable dadas las circunstancias y disponer la indemnización por la visita injustificada o si las medidas son ilícitas o exceden de lo que razonablemente se requiere. La autorización de visitar otorgada por un Estado del pabellón no implicará por sí misma su responsabilidad. Se convino además en que no era necesario excluir determinados delitos de las disposiciones relativas a la visita, por cuanto el consentimiento del Estado del pabellón ya determinaba los delitos respecto de los cuales podrían aplicarse las disposiciones de visita.

91. El grupo de trabajo examinó además los proyectos de enmienda del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (véase LEG/SUA/WG.2/4, párrs. 93 a 104) y convino en que algunas disposiciones del proyecto de protocolo del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima serían aplicables en lo que correspondiera a los delitos previstos en el Protocolo. El Comité Jurídico de la OMI dedicará una semana de su período de sesiones de dos semanas de duración de abril de 2005 a la consideración del proyecto de protocolo del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Se prevé que se celebre una conferencia diplomática para aprobar los proyectos de protocolo en octubre de 2005.

92. El Grupo de alto nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio ha recomendado que las actuales negociaciones de la OMI para enmendar el Convenio sobre la represión de los actos ilícitos se completen en forma oportuna a fin de reforzar las disposiciones jurídicas internacionales contra el tráfico ilícito de armas y materiales nucleares, biológicos y químicos. El Grupo señala en su informe (A/59/565) que, si el progreso de las negociaciones no es satisfactorio, tal vez sea necesario que el Consejo de Seguridad se prepare para considerar medidas obligatorias. El Grupo recomendó además que se estimulara a todos los Estados a que se unieran a la Iniciativa de Seguridad frente a la proliferación (descrita en el párrafo 162 del documento A/59/62).

93. Con arreglo a la declaración de principios sobre la prohibición aprobada por los Estados participantes en la Iniciativa de Seguridad frente a la proliferación, los Estados Unidos y el Reino Unido siguen buscando cooperación para prevenir la corriente de armas de destrucción en masa, sus sistemas de transporte y los materiales conexos hacia y desde los Estados y los agentes no estatales de proliferación en forma bilateral concertando acuerdos de visita con los Estados del pabellón por separado.

B. Piratería y robo a mano armada contra buques

94. La calificación de un acto de piratería o de robo a mano armada depende de la ubicación y el carácter del delito. Se define la piratería en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y el robo a mano armada, en el Código de práctica para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, de la OMI.

95. La Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional recibió comunicaciones relativas a 325 actos de piratería y robo a mano armada efectivos o en grado de tentativa durante 2004²⁸. El número de incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques de que se dio cuenta a la OMI en los primeros nueve meses de 2004 ascendió a 252. Si bien esa cifra constituye una reducción de un 28% en comparación con la correspondiente al mismo período de 2003, el nivel de violencia ha aumentado. Durante el período se informó de que habían sido asesinados 30 tripulantes y pasajeros, 94 habían resultado lesionados y 113 habían sido tomados rehenes. Las zonas más afectadas por los actos de piratería y robo a mano armada contra buques eran el Lejano Oriente, el mar del sur de China, el estrecho de Malaca, Sudamérica y el Caribe, el Océano Índico y África occidental y oriental. Se informó de que la mayoría de los ataques en todo el mundo habían ocurrido o se habían intentado en aguas territoriales en que los buques estaban anclados o atracados.

96. La gente de mar considera que la comunidad internacional y la industria naviera internacional han fracasado en dar una respuesta efectiva a la amenaza cada vez mayor planteada por la piratería y los ataques a mano armada contra los buques mercantes. Consideran que la ausencia de mayorías internacionales concertadas y coordinadas para enfrentar el problema significa que la navegación mercante está convirtiéndose en un objetivo cada vez más atractivo no sólo para los “piratas” y asaltantes a mano armada tradicionales, sino además para los terroristas. Estiman esencial que la comunidad internacional demuestre con urgencia un criterio de “tolerancia cero” respecto de la piratería y los ataques a mano armada contra los buques²⁹.

97. En su 79º período de sesiones el Comité de Seguridad Marítima (véase el documento 79/23, sec. 16) instó a todos los gobiernos y al sector industrial a que intensifiquen y coordinen sus esfuerzos para erradicar esos actos ilícitos. Se instó a los gobiernos a que dieran información a la OMI acerca de las medidas que hubieran tomado respecto de los incidentes de que se había dado cuenta que habían ocurrido en sus aguas territoriales. El Comité tomó nota además de las actividades de la secretaria de la OMI en la organización de cursos prácticos y seminarios sobre la lucha contra la piratería y los robos a mano armada, el plan de celebrar un seminario regional sobre la piratería y los robos a mano armada contra buques y la seguridad marítima en Yemen en marzo o abril de 2005, y las medidas adoptadas de conformidad con la iniciativa del Secretario General sobre la protección de las rutas marítimas fundamentales (véase el párrafo 78 *supra*).

98. En la resolución 59/24 de la Asamblea General se destacó la necesidad de que los Estados prestaran atención urgente a la promoción, aprobación y aplicación del Acuerdo de Cooperación, en particular en el plano regional en las zonas de alto riesgo. Se espera que el Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia, aprobado el 11 de noviembre de 2004 en Tokio, fortalezca la cooperación regional en cuanto a la prevención y la lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia³⁰. Establecerá

una red de cooperación y distribución de información entre las instituciones de seguridad marítima y de guardacostas de 16 Estados asiáticos. Singapur hará de anfitrión de un centro de distribución de información encargado de recopilar, analizar y preparar informes sobre información transmitida por las partes respecto de la piratería y los robos a mano armada contra buques, incluido otro tipo de información pertinente, si lo hubiera, en relación con individuos y grupos criminales organizados transnacionales que cometan esos actos. Los informes se distribuirán a las partes, la comunidad naviera y la OMI. El centro alertará además a las partes contratantes cuando haya fundadas razones para creer que es inminente una amenaza de un incidente de piratería o de robo a mano armada contra buques.

C. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

99. Se estima que las organizaciones criminales ganan anualmente entre 300.000 millones y 500.000 millones de dólares como consecuencia del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (A/59/565, párr. 166). Muchas drogas se transportan ilícitamente por mar. Los contenedores facilitan el tráfico de grandes cantidades de heroína y cocaína. Por ejemplo, en 1999 el 64% del volumen de cocaína de que se informó a la Organización Mundial de Aduanas que se había decomisado a escala mundial se interceptó en contenedores marítimos, pero este modo de transporte constituye sólo un porcentaje reducido de todos los casos de que se ha informado. En respuesta a la proyectada duplicación del comercio de contenedores hacia 2012, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito ha lanzado un Programa Piloto para la fiscalización de contenedores en asociación con la Organización Mundial de Aduanas con el objeto de apoyar las medidas de control portuario adoptadas por los Estados de los países en desarrollo aportándoles la capacitación y el equipo para luchar contra el tráfico ilícito por medio de contenedores marítimos de carga. Las actividades se iniciarán en los puertos de Guayaquil (Ecuador) y Dakar (Senegal)³¹.

100. El artículo 108 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, de 1988, constituyen el marco jurídico de la cooperación entre los Estados en la represión y lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por mar. Con el objeto de mejorar la cooperación, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito ha publicado dos guías: una guía de capacitación en la aplicación coercitiva de la ley relativa a las drogas en la actividad marítima y una guía práctica de autoridades nacionales competentes con arreglo al artículo 17 de la Convención de 1988. Pero aún queda mucho por hacer en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar como señaló el Director Ejecutivo de la Oficina en su tercer informe bienal sobre el problema mundial de las drogas (véase E/CN.7/2005/2/Add.3, secc. VII), ya que sólo unos pocos Estados han informado del uso de los instrumentos disponibles. Desde el vigésimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, en 1998, 43 Estados han informado de que han revisado, simplificado o fortalecido de otra manera los procedimientos para cumplir las solicitudes relativas a la lucha contra el tráfico ilícito por mar. De junio de 2002 a junio de 2004 sólo unos pocos Estados informaron de haber recibido, enviado o ejecutado solicitudes de asistencia relativas al tráfico ilícito por mar. Algunos Estados informaron de que no contaban con estadísticas. Entre las dificultades que se encontraron se incluyen la limitación de personal y la lentitud

de la tramitación de las solicitudes, la falta de recursos, solicitudes recibidas de una autoridad competente no reconocida, falta de información fidedigna y omisión de los gobiernos solicitantes de verificar la información.

101. En octubre de 2004 el Gobierno del Japón, en cooperación con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, hizo de anfitrión de un seminario sobre vigilancia marítima contra la droga para organismos encargados de la aplicación coercitiva de la ley de nueve países de la región de Asia (Camboya, China, Filipinas, Indonesia, el Japón, Malasia, República de Corea, Tailandia y Viet Nam) para aumentar la cooperación internacional en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes por mar mediante la capacitación respecto de la guía práctica de autoridades nacionales competentes, de la Oficina. Además, el Servicio de Guardacostas del Japón demostró un sistema de correo electrónico seguro y rápido que permite el intercambio de información acerca de naves sospechosas, incluidas fotografías de las naves. Las autoridades del Japón y China pusieron a prueba el sistema y encontraron que era muy eficiente y que su costo era reducido. El Servicio de Guardacostas japonés ofreció poner el sistema a disposición de otros organismos encargados del cumplimiento de la ley de la región.

102. La OMI ha decidido revisar las directrices para la prevención y represión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y sustancias químicas precursoras a bordo de buques que participan en el tráfico marítimo internacional (resolución A.872(20)) de la Asamblea de la OMI, con carácter urgente, de manera de concordarlas con el código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias. El código se ocupa en la actualidad de numerosos aspectos cubiertos en las directrices de la OMI. No obstante, se ha destacado que las medidas de seguridad no deben inhibir las actividades de interdicción y que el mantenimiento de las medidas y los procedimientos de seguridad a bordo de un buque debían equilibrarse de manera apropiada con la necesidad de permitir el allanamiento de un buque en busca de drogas ilícitas, sustancias sicotrópicas y precursores químicos. El Comité de Facilitación de la OMI se propone presentar una enmienda de las directrices a la Asamblea de la OMI en su 24º período de sesiones para su aprobación a fines de 2005.

D. Tráfico de migrantes

103. El número total de incidentes relacionados con prácticas inseguras asociadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar de que se dio cuenta a la OMI desde 1999 hasta el 30 de julio de 2004 fue de 597, e implicaban a 20.175 migrantes (documento de la OMI, MSC.3/CIRC.7). Pero se estima que el número efectivo de incidentes es muy superior. En la resolución 59/24 de la Asamblea General ésta acogió con satisfacción la entrada en vigor del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire y del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, que complementan la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Al 4 de febrero de 2005 se habían hecho parte en el Protocolo contra el tráfico de migrantes 67 Estados, y 79 lo habían hecho en el Protocolo contra la trata de personas. Con el fin de ayudar a los Estados en el proceso de ratificación y aplicación, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito ha preparado y publicado guías legislativas para la aplicación de la Convención contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus protocolos. La Conferencia de las Partes en la Convención, en su segundo período de sesiones,

en octubre de 2005, considerará, entre otras cosas, las dificultades que han encontrado los Estados Partes en la aplicación del Protocolo contra el tráfico y las posibilidades de asistencia técnica.

IX. El medio marino, los recursos marinos y el desarrollo sostenible

A. Protección y preservación del medio marino

1. Actividades en tierra firme

104. La contaminación del medio marino provocada por las actividades en tierra firme tiene importantes consecuencias negativas de magnitud mundial para la salud humana, la mitigación de la pobreza, la seguridad alimentaria y las industrias afectadas. Ascende a casi el 80% de la contaminación marina. En tanto las aguas residuales siguen siendo la principal fuente de contaminación, entre otras amenazas graves de las actividades terrestres se incluyen los contaminantes orgánicos persistentes, muchos de los cuales se propagan por todo el mundo a través de la atmósfera, los residuos no biodegradables y los cambios de la acumulación natural de sedimentos en los ríos. Las aguas de superficie, las aguas de las precipitaciones, los ríos, los sistemas de vertimiento de desechos y los vientos transfieren contaminantes derivados de las actividades terrestres a los océanos, donde se acumulan en los recursos tanto biológicos como geofísicos, con lo cual se reduce el valor económico, social y ambiental de los sistemas costeros y oceánicos³².

a) Marco jurídico y normativo

105. Los artículos 194, 207 y 213 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituyen el marco jurídico para que los Estados protejan el medio marino de la contaminación provocada por las actividades terrestres. Complementa este marco el Programa de Acción Mundial³³, que da orientación a las autoridades nacionales y regionales para formular y aplicar medidas sostenidas con el objeto de prevenir, reducir y controlar o eliminar la degradación marina como consecuencia de las actividades terrestres. El Programa de Acción Mundial hace frente a los efectos de las actividades terrestres sobre el medio marino y costero, incluidos los contaminantes, la alteración física, las fuentes de contaminación del lugar y de otros lugares, y esferas de interés como hábitat críticos, hábitat de especies en peligro y protección de componentes del ecosistema, como los terrenos de alevinaje y alimentación. Es el único programa que se dirige a escala mundial a la interfaz entre medios de agua dulce y de agua de mar. En 2001 se hizo el primer examen intergubernamental del Programa de Acción Mundial, en el cual se aprobaron la Declaración de Montreal (E/CN.17/2002/PC.2/15, anexo, secc. 1) y un programa de trabajo para la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial del PNUMA. La segunda reunión intergubernamental de examen se hará en 2006. En preparación el PNUMA ha iniciado un proceso de consultas con diversos interesados en cuestiones de organización y en temas posibles.

106. Se examinaron cuestiones relativas a la contaminación procedentes de actividades terrestres, en particular, en la primera reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar en 2000. La Asamblea General, en sus períodos de sesiones quincuagésimo quinto y siguientes,

ha destacado la importancia de velar por la plena ejecución del Programa de Acción Mundial, instando a los Estados a dar prioridad a las medidas encaminadas a luchar contra la contaminación marina como consecuencia de las actividades terrestres. El Plan de Aplicación de Johannesburgo³⁴ aprobado durante la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, instó a los gobiernos a avanzar en la aplicación del Programa de Acción Mundial y la Declaración de Montreal, haciendo especial énfasis en el período de 2002 a 2006 respecto de los vertimientos de aguas residuales urbanas, la alteración física y la destrucción de hábitat, y los nutrientes.

b) Ordenación de las aguas residuales urbanas

107. Se considera que los vertimientos de aguas residuales urbanas constituyen una de las amenazas más importantes al medio costero a escala mundial. Entre los efectos asociados se incluyen la difusión de patógenos, los sólidos suspendidos, los nutrientes, los plásticos y otros desechos y sustancias tóxicas, como metales pesados y contaminantes ambientales persistentes en casos en que se mezclan efluentes industriales con desechos urbanos³⁵.

108. En la Iniciativa de Jeju se reiteró la importancia de hacer frente a los efectos ambientales de los objetivos del Plan de Aplicación de Johannesburgo relativos al agua y el saneamiento³⁶, en el que se observó que un criterio de ecosistema y saneamiento debía incorporar las demandas y los efectos de los servicios de saneamiento sobre la captura de agua, los países y las comunidades de aguas abajo y el medio costero. En el 23º período de sesiones del Consejo de Administración del PNUMA, celebrado en Nairobi del 21 al 25 de febrero de 2005, se examinaron cuestiones relativas al agua, el saneamiento y los asentamientos humanos, y se consideraron las 10 claves de la acción local y nacional respecto de la ordenación de las aguas residuales urbanas, un informe preparado por la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial en el contexto del plan de acción estratégico sobre las aguas residuales urbanas³⁷. Las 10 claves ya se habían recomendado como los mejores principios prácticos en la Iniciativa de Jeju. El agua, el saneamiento y los asentamientos humanos son también la esfera de concentración del ciclo 2004-2005 de la Comisión para el Desarrollo Sostenible.

c) Nutrientes

109. El resultado del aumento de insumos de nutrientes en las zonas costeras y marinas como consecuencia de la actividad humana puede ser la eutroficación. Se suele limitar al vecindario de los vertimientos costeros pero, tanto como resultado de la multiplicidad de esos vertimientos como del transporte atmosférico regional de nutrientes, las zonas costeras así afectadas pueden ser extensas. Los efectos del aumento de la movilización de nutrientes son el aumento de la productividad, así como los cambios de la diversidad de especies, el crecimiento excesivo de las algas, la reducción del oxígeno disuelto y la muerte conexas de peces y, como se sospecha, la mayor prevalencia o frecuencia de algas tóxicas. La Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial está determinando las zonas marinas en que los insumos de nutrientes están provocando o probablemente provoquen contaminación, directa o indirectamente. El objetivo es reducir los insumos de nutrientes en esas esferas, reducir el número de zonas marinas en que la eutroficación es evidente, y proteger, y, en su caso, restaurar zonas de denitrificación natural³⁸.

d) Alteración física y destrucción de hábitat

110. El aumento de la población y de las actividades económicas en las zonas costeras ha provocado el aumento de la construcción, lo que a su vez provoca alteraciones de los ecosistemas costeros incluidos los arrecifes de coral, la línea costera, las playas y los fondos marinos. Entre los ecosistemas afectados se incluyen las zonas de desove, viveros y zonas de alevinaje de poblaciones de peces ya agotadas que revisten importancia fundamental para la seguridad alimentaria de todo el mundo. Su destrucción constituye una amenaza cada vez mayor a la seguridad alimentaria de las poblaciones costeras, en particular de los países en desarrollo. En el marco del programa relativo a la alteración física y la destrucción de hábitat, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial ha formulado principios sectoriales clave y listas de comprobación para mejorar los marcos institucionales y jurídicos existentes. Los sectores económicos que se ha determinado que tienen efecto más significativo sobre la alteración física y la destrucción de hábitat son el turismo, la acuicultura, la minería y los puertos y bahías³⁹.

111. Entre otros problemas que ha identificado el Programa de Acción Mundial se incluyen la contaminación de los contaminantes orgánicos persistentes, sustancias radiactivas, metales pesados, petróleo (hidrocarburos), los desechos y la movilización de sedimentos.

e) Actividades en el plano nacional

112. Por cuanto la responsabilidad principal de la ejecución del Programa de Acción Mundial incumbe a los gobiernos nacionales, la Oficina de Coordinación del Programa, con el apoyo de los donantes, desempeña una función activa en la formulación y ejecución de programas nacionales de acción para la protección del medio marino contra las actividades realizadas en tierra. En el marco de las medidas relativas a agua y saneamiento aprobado en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible se fijó una meta de 40 programas nacionales de acción hacia 2006. Es probable que se supere esa meta. La Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial, en asociación con gobiernos nacionales e instituciones, así como con proyectos pertinentes del FMAM, ha iniciado un proyecto encaminado a dar orientación respecto de disposiciones legislativas para apoyar la ejecución de los programas nacionales de acción.

f) Actividades en el plano regional

113. La cooperación con el Programa de mares regionales del PNUMA constituye una plataforma importante para la ejecución regional del Programa de Acción Mundial. En colaboración con el Programa de mares regionales del PNUMA, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial hizo un inventario de datos relativos a algunas regiones acerca del abastecimiento de agua, el saneamiento y el tratamiento de las aguas de desecho en el Programa de mares regionales del PNUMA. La Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial ha estudiado también el posible uso de objetivos regionales de vertimiento de aguas residuales⁴⁰, según se debatió extensamente durante la Conferencia de Colaboración "H₂O: de las cumbres a los océanos", celebrada en Cairns (Australia) del 10 a 14 de mayo de 2004 (véase A/59/62/Add.1, párrs. 102 y 103).

g) Conclusiones

114. La responsabilidad principal de reducir la degradación marina provocada por las actividades terrestres incumbe a los Estados considerados individualmente. La cooperación regional tiene gran importancia para lograr ese objetivo. El Programa de Acción Mundial constituye una guía muy importante de la acción y debe ejecutarse en todos los niveles. Debe apoyarse y mejorarse la labor de la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial a este respecto. En la formulación de las normas nacionales, regionales e internacionales deben considerarse conjuntamente las cuestiones relativas al agua dulce y al agua de mar, y debe tomarse en cuenta la conexión con la salud y la productividad de las aguas costeras y marinas. Los esfuerzos mundiales por poner en práctica el Plan de Aplicación de Johannesburgo, los objetivos aprobados a escala internacional de la Declaración del Milenio y el Consenso de Monterrey sobre la Financiación para el Desarrollo deben destacar el vínculo entre el agua dulce, la zona costera y los recursos marinos.

2. Contaminación causada por buques

115. Aunque el transporte marítimo es responsable de un porcentaje relativamente reducido de la contaminación de los océanos del mundo, los incidentes de contaminación por lo general reciben gran publicidad y suscitan cada vez más intolerancia del público. No obstante, las amenazas que reviste para el medio marino el transporte marítimo puede derivar no sólo de los accidentes de contaminación, sino además de las descargas operacionales, el daño físico provocado a los hábitat marinos, el uso de pinturas tóxicas para proteger la pintura de los cascos de los buques, la descarga de agua de lastre y el intenso ruido antropogénico bajo el agua. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar reglamenta la contaminación provocada por los buques requiriendo que los Estados, por conducto de la organización internacional competente o de la conferencia diplomática general, establezcan normas internacionales para prevenir, reducir y luchar contra la contaminación del medio marino causada por buques y reexaminarlas periódicamente según sea necesario. Aparte de los convenios de la OMI relativos a la seguridad que son fundamentales para la prevención de accidentes, las normas internacionales de prevención y lucha contra la contaminación causada por buques figuran principalmente en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques y sus seis anexos, que regulan el vertimiento de hidrocarburos (anexo I), sustancias nocivas líquidas (anexo II), sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos (anexo III), aguas sucias de los buques (anexo IV), basuras de los buques (anexo V; véanse también los párrafos 254 a 256 *infra*) y contaminación de la atmósfera (anexo VI). El uso de sistemas antiincrustantes perjudiciales está regulado en el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, que aún no está vigente. La necesidad de que este Convenio entre en vigor se subrayó en una resolución aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino en su 52º periodo de sesiones (véanse los documentos de la OMI MEPC 52/15 y MEPC 52/24, secc. 15) y en la resolución 59/24 de la Asamblea General. En los párrafos 131 y 157 del presente informe se detallan los últimos acontecimientos relacionados con el vertimiento de aguas de lastre y la contaminación por ruido antropogénico.

a) Evolución de los acontecimientos en relación con el anexo I del Convenio MARPOL

116. Se espera que entre en vigor el 1° de enero de 2007 un texto revisado del anexo I del Convenio MARPOL, con la reglamentación de la prevención de la contaminación por hidrocarburos, aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino en 2004 (resolución MEPC.117(52)) de acuerdo con el procedimiento de enmienda tácita. Incorpora en un anexo de fácil comprensión y simplificado las diversas enmiendas aprobadas desde que el Convenio MARPOL entró en vigor en 1983, incluida la reglamentación enmendada sobre la introducción gradual del requisito del doble casco para los buques cisterna. Separa las disposiciones relativas a construcción y equipo de los requisitos operacionales y deja en claro las distinciones entre los requisitos para buques nuevos y existentes.

117. El anexo I revisado incluye nuevos requisitos relacionados con la exigencia del doble fondo para los cuartos de bomba de los buques cisterna (regla 22) y relativos a la construcción de buques cisterna para el transporte de hidrocarburos entregados al 1° de enero de 2010 de manera de brindar protección apropiada contra la contaminación de hidrocarburos en caso de deriva o colisión (regla 23). El Comité de Protección del Medio Marino aprobó una resolución con notas explicativas acerca de asuntos relacionados con el vertimiento accidental de hidrocarburos requerido en la regla 23. Aprobó interpretaciones unificadas del anexo I revisado y una circular con listas referenciadas entre reglas “antiguas” y “nuevas”, que tenía por objeto facilitar el conocimiento del nuevo sistema de numeración del anexo I revisado. Se espera completar las directrices para la aplicación de los requisitos que impone el anexo I revisado a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga y a las unidades flotantes de almacenamiento para su aprobación por la Comisión de Protección del Medio Marino en 2005 (véase documento de la OMI MEPC.52/24).

b) Anexo II

118. El nuevo anexo II revisado, que contiene reglamentación relativa al control de la contaminación por sustancias líquidas peligrosas, fue aprobado también por el Comité de Protección del Medio Marino en 2004 (resolución MEPC.118(52)) y se espera que entre en vigor el 1° de enero de 2007. Incluye un nuevo sistema de clasificación de cuatro categorías de las sustancias líquidas peligrosas determinadas según el nivel de daño causado a los recursos marinos o la salud humana como resultado del vertimiento de esas sustancias en el medio marino como consecuencia de operaciones de limpieza de la cisterna o de eliminación de lastre. Si el vertimiento constituye un riesgo importante las sustancias caen dentro de la categoría X y justifican la prohibición del vertimiento al mar. Si se estima que el vertimiento constituye un riesgo para los recursos marinos o la salud humana o que provoca daño a la recreación o a otros usos legítimos del mar, las sustancias caen dentro de la categoría Y y justifican una limitación de la calidad y la cantidad del vertimiento en el mar. Si se considera que el vertimiento constituye un riesgo menor para los recursos marinos o la salud humana, las sustancias corresponden a la categoría Z y se justifican restricciones menos estrictas de la calidad y la cantidad del vertimiento en el mar. Las sustancias evaluadas que se considere que no corresponden a las categorías X, Y o Z porque se estima que no constituyen un riesgo de daño a los recursos marinos, la salud humana, la recreación u otros usos lícitos del mar cuando se vierten en el mar como resultado de operaciones de limpieza de tanque o de eliminación de

lastre, se clasifican como otras sustancias. El vertimiento de agua de sentina, agua de lastre o de otros residuos o mezclas que contengan esas sustancias no está sujeto a los requisitos del anexo II.

119. El anexo revisado incorpora mejoramientos de la tecnología de los buques, como técnicas eficientes de descascarado de pintura, que han hecho posible reducir en medida significativa los niveles de vertimiento de ciertos productos. De esta manera, respecto de los buques construidos el 1° de enero de 2007 o posteriormente el residuo máximo que se permitirá en el tanque y en las cañerías conexas después del vertimiento se fijará en 75 litros respecto de los productos de las categorías X, Y y Z, en comparación con límites anteriores de 100 ó 300 litros, según la categoría del producto.

120. A fin de revisar el anexo II, los miembros del Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino evaluaron los riesgos de contaminación marina de miles de productos químicos. El perfil de riesgo del Grupo Mixto de Expertos indiza la sustancia según acumulación biológica, biodegradación, toxicidad aguda, toxicidad crónica, efectos de largo plazo sobre la salud y efectos sobre la flora y fauna marinas y los hábitat bentónicos. Como resultado de este proceso de evaluación del riesgo y del nuevo sistema de clasificación, actualmente se exige que los aceites vegetales que anteriormente se clasificaban como carentes de límites sean transportados en tanques químicos. El anexo revisado permite que la administración exima a los buques autorizados para llevar aceites vegetales identificados individualmente, sujetos a ciertas disposiciones relacionadas con la ubicación de los tanques de carga en que se transporta el aceite. El Comité de Protección del Medio Marino formuló también directrices para permitir que los buques de carga seca general que actualmente están autorizados para transportar aceite vegetal a granel sigan llevando esos aceites vegetales en condiciones determinadas⁴¹.

121. El Comité de Protección del Medio Marino aprobó las enmiendas consiguientes del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel reflejando los cambios introducidos en el anexo II del Convenio MARPOL. Las enmiendas incorporan revisiones de la clasificación de ciertos productos en relación con sus características en tanto posibles contaminantes marinos, así como revisiones del tipo de buque y los requisitos de transporte.

c) Zonas especiales de MARPOL

122. El Comité ha adoptado controles más estrictos respecto del vertimiento de desechos de hidrocarburo en la zona del Mar de Omán, del Mar de Arabia, como resultado de su designación como zona especial de MARPOL en el anexo I. La designación se incluye en el anexo I revisado.

d) Instalaciones de recepción

123. En reconocimiento de que la provisión de instalaciones de recepción es fundamental para el cumplimiento eficaz del Convenio MARPOL, en particular en las zonas especiales, el Comité alentó decididamente a los Estados miembros en su 52° periodo de sesiones, en particular a los Estados portuarios parte en el Convenio MARPOL, a que cumplieran las obligaciones que les incumbían en virtud del tratado relativo a la provisión de instalaciones apropiadas de recepción. Por cuanto los incentivos para mejorar las instalaciones de recepción dependen, al menos en parte,

de información apropiada acerca de las supuestas falencias, se instó además a los gobiernos a que respondieran un cuestionario acerca de la presunta falencia de las instalaciones de recepción portuaria (documento MEPC/Circ.417 de la OMI) e informaran de su experiencia al Comité en su 53° período de sesiones con el objeto de determinar las esferas de problemas y de formular un futuro plan de acción. Las respuestas que ha recibido la secretaría indican que al parecer los capitanes de buque conocen en escasa medida los procedimientos que se han de seguir para dar cuenta de la supuesta falencia de las instalaciones portuarias de recepción, no están disponibles en general los datos de los contactos de las autoridades nacionales encargadas de los informes, podría mejorarse el formato para dar cuenta de las supuestas falencias, no todos los Estados de puerto han velado por que se cuente con los medios para considerar, investigar y responder apropiada y eficazmente a los informes relativos a la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción, la obligación de un Estado de puertos de informar acerca del resultado de la investigación a la OMI y al Estado del pabellón no está claramente expresada en los procedimientos de presentación de informes, el procedimiento vigente para la presentación de informes no parece brindar incentivos apropiados para que los buques den cuenta de las supuestas falencias y para que los Estados del puerto respondan apropiadamente a sus informes, y el temor a represalia que existe respecto de la presentación de informes acerca de supuestas falencias de las instalaciones portuarias de recepción parece ser una de las principales causas de la baja tasa de presentación de informes por los buques (véase el documento de la OMI, FSI 13/19). Con el objeto de propiciar la aplicación de las exigencias de presentación de informes acerca de las instalaciones de recepción de desechos, la secretaría de la OMI ha preparado un proyecto de base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción que forma parte integral del global integrated shipping information system de la OMI (véase el documento de la OMI FSI 13/19/2).

e) Zonas marinas especialmente sensibles

124. La zona de las aguas de Europa occidental es la séptima zona designada hasta ahora por el Comité como zona marina especialmente sensible (resolución MEPC.121(52))⁴². La zona abarca las costas occidentales del Reino Unido, Irlanda, Bélgica, Francia, España y Portugal, desde las Islas Shetland en el norte hasta el Cabo de San Vicente en el sur, y el Canal Inglés y sus accesos. El sistema obligatorio de información de buques aprobado por el Comité en tanto medida asociada de protección entrará en vigor el 1° de julio de 2005. El uso del sistema de presentación de informes para los buques que ingresen en las zonas marinas especialmente sensibles será gratuito (OMI, documento MEPC 52/54, párr. 8.4).

125. Se han aprobado otras cuatro zonas marinas como especialmente sensibles, pero aún no han sido así designadas por el Comité en tanto se adoptan las medidas asociadas de protección. Una de esas zonas es la región del Estrecho de Torres, que fue designada en principio zona especialmente sensible en el 49° período de sesiones del Comité, a condición de la aprobación de las medidas asociadas de protección. La medida asociada de protección propuesta por Australia de introducir un acuerdo obligatorio de pilotaje en la región del Estrecho de Torres fue examinada en 2004 por el Subcomité de la OMI sobre la Seguridad de la Navegación, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité Jurídico de la OMI y el CSM. El Comité de Protección del Medio Marino accedió a remitir los aspectos jurídicos del pilotaje obligatorio de los estrechos utilizados para la navegación internacional al Comité

Jurídico a fin de permitir que el CSM examinara propuestas en su 79º período de sesiones habiéndose resuelto la cuestión de la base jurídica. No obstante, el Comité Jurídico no pudo llegar a acuerdo en su 89º período de sesiones acerca de la legitimidad del pilotaje obligatorio en una zona destinada a la navegación internacional. Entre otras cosas, hubo diferentes opiniones en cuanto a si la ausencia de una disposición concreta en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se podía interpretar en el sentido de permitir la introducción de un sistema obligatorio de pilotaje en un estrecho destinado a la navegación internacional (véase documento de la OMI LEG 89/16, secc. O).

126. En el 79º período de sesiones del CSM Australia formuló una nueva propuesta de extender la actual medida asociada de protección de un sistema de pilotaje no obligatorio dentro de la Gran Barrera de Arrecifes en la resolución MEPC.45 (30) de manera de incluir el estrecho de Torres. El CSM acordó aprobar la nueva propuesta y que se incorporara en una resolución revisada MEPC.45(30) un nuevo párrafo en que se recomendaría que los Estados del pabellón informaran a sus buques de que debían actuar de conformidad con el sistema de pilotaje de Australia al transitar por el estrecho de Torres (OMI, documento CSM 79/23, párrs. 10.11 a 10.16). En julio de 2005 el CPMM considerará nuevamente la extensión de la zona marina especialmente sensible de la Gran Barrera de Arrecifes de manera de incluir el estrecho de Torres tomando en cuenta la decisión del CSM. En ese período de sesiones el Comité considerará también el resultado de la labor del Grupo de correspondencia, al que se han dado instrucciones de revisar, con el objeto de aclarar, y, en su caso, reforzar, las directrices de la OMI para la determinación y la designación de zonas marinas especialmente sensibles⁴³. El Grupo está preparando un proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI y un texto revisado de las directrices relativas a las zonas marinas especialmente sensibles.

f) Responsabilidad y compensación por los daños provocados por la contaminación de hidrocarburos

127. El Protocolo de 2003 constitutivo de un Fondo suplementario de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, cuya aprobación la Asamblea General acogió con satisfacción en su resolución 59/24, entró en vigor el 3 de marzo de 2005. Ha sido ratificado por ocho Estados, que han recibido un total combinado de 450 millones de toneladas de aportación de hidrocarburos. La participación en el Fondo es optativa, aunque está abierto a todos los Estados Partes en el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1992 (Convenio relativo al Fondo). El Fondo de 2003 complementará la indemnización disponible con arreglo al Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992, y el Convenio relativo al Fondo con un tercer nivel adicional de indemnización disponible para las víctimas de los Estados que se adhieran al Protocolo. El Fondo Suplementario contará con unos 835 millones de dólares, además de la suma de 315 millones de dólares de que dispone el Fondo de 1992. Según observó la secretaría del Fondo, éste actúa dentro del objetivo del artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a saber, velar por que las víctimas de la contaminación por hidrocarburos cuenten con indemnización pronta y apropiada, y es un ejemplo de cooperación entre los Estados para lograr ese objetivo.

g) Contaminación del aire

128. El Reglamento para la prevención de la contaminación del aire causada por los buques que figura en el anexo VI del Convenio MARPOL, entrará en vigor el 19 de mayo de 2005. En él se fijan límites a las emisiones de óxido de sulfuro y de óxido de nitrógeno por los buques y prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono. El CPMM revisó en su 52º período de sesiones el proyecto de enmienda del anexo VI (Reglamento para la prevención de la contaminación del aire causada por los buques), que se había aprobado en anteriores períodos de sesiones del Comité con miras a su aprobación en el 53º período de sesiones. Esas enmiendas se refieren a la designación de la zona del mar del Norte como “zona de control de las emisiones de óxido de sulfuro y a la introducción del sistema armónico de encuesta y certificación en el anexo VI.

129. El CPMM hizo progresos además en la preparación del proyecto de directrices sobre el sistema de indización del dióxido de carbono e instó a los miembros a que hicieran ensayos de ese sistema y a que presentaran informes en el período de sesiones siguiente. Uno de los propósitos de la preparación de directrices sobre la emisión de dióxido de carbono es elaborar un sistema sencillo que los explotadores de buques puedan usar voluntariamente en un período de prueba. El Comité convino en que un sistema de indización del dióxido de carbono debía ser sencillo y de fácil aplicación y tomar en cuenta asuntos relacionados con la construcción y la explotación de los buques e incentivos basados en el mercado. En cuanto a las directrices de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, el CPMM reconoció en su 52º período de sesiones que las directrices debían referirse a los seis gases de efecto invernadero cubiertos en el Protocolo de Kyoto, que insta por la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero por los buques, a saber dióxido de carbono) metano, óxido nitroso, hidrofluorocarburos, perfluorocarburos y hexafluoruro de sulfuro.

h) Unión Europea

130. En un comunicado que la Comisión de la Unión Europea dirigió en 2002 al Parlamento Europeo y al Consejo se enunció una estrategia para reducir las emisiones atmosféricas durante la navegación marítima. El objetivo básico de la estrategia era dar cuenta de los problemas medioambientales y de salud causados por las emisiones atmosféricas de los buques de navegación marítima y definir objetivos, acciones y recomendaciones con el fin de reducir esas emisiones durante los 10 años siguientes. La estrategia incluía una propuesta de directiva relativa al contenido de sulfuro de los combustibles para buques. La comunicación enunciaba además algunas medidas para lograr sus objetivos, incluida la coordinación de la posición de los países miembros de la Unión Europea en la OMI con el fin de adoptar medidas estrictas encaminadas a reducir las emisiones de los buques. La entrada en vigor del anexo VI del Convenio MARPOL es un elemento fundamental de la estrategia, y si la OMI no ha adoptado medidas más estrictas a escala mundial antes de 2007 la UE presentará una propuesta encaminada a reducir las emisiones de óxido de nitrógeno de los buques de navegación marítima.

3. Control de los organismos nocivos y patógenos en las aguas de lastre

131. Se considera que la principal fuente de introducción de especies invasivas ajenas es el agua de lastre de los buques. Se han hecho progresos significativos en la gestión del agua de lastre en los últimos años, y la rápida entrada en vigor y la aplicación efectiva del Convenio

Internacional sobre el control y manejo de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques⁴⁴ por los Estados miembros de la OMI ayudará todavía más a hacer frente al problema. A ese respecto el Comité de Protección del Medio Marino completó en su 52º período de sesiones las directrices para la aprobación de los sistemas de manejo del agua de lastre y aprobó el procedimiento de aprobación de sustancias activas con miras a considerarlo para su aprobación en el 53º período de sesiones del Comité. Se seguirán formulando directrices en el Subcomité de líquidos y gases a granel y en futuros períodos de sesiones del Comité.

4. Gestión de desechos

132. En la 26ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, de 1972, se examinó el alcance del artículo III 1) b) i) del Convenio en que se indica que el “vertimiento de desechos” no incluye la explotación normal de los buques. La Reunión Consultiva señaló que el Grupo Científico, en su 27º período de sesiones, había expresado preocupación respecto de la interpretación amplia de los “desechos relacionados con la carga”, que podían descargar los buques de conformidad con el Convenio MARPOL, anexo V (desechos). A ese respecto la Reunión Consultiva convino en solicitar al Comité de Protección del Medio Marino de la OMI que aclarara los límites entre el Convenio MARPOL y el Convenio de Londres y el Protocolo de 1996. En la reunión se examinaron además las muy diversas relaciones posibles con otras organizaciones, en que podría haber un fuerte vínculo intersectorial. La vigilancia del medio marino, la ordenación costera y la cooperación y la asistencia técnicas se consideraron las principales cuestiones intersectoriales.

133. En la Reunión Consultiva se consideró el problema de la estabilización de las concentraciones de gas de efecto invernadero en la atmósfera y se reconoció que la captación y almacenamiento de dióxido de carbono en estructuras geológicas submarinas podría ofrecer posibilidades importantes para hacer que el combustible fósil fuera más compatible con la política de mitigación del cambio climático. En ese contexto hubo acuerdo en que la cuestión del secuestro del dióxido de carbono debía incluirse en el programa de trabajo del Convenio de Londres y concentrarse inicialmente en el secuestro del dióxido de carbono en estructuras geológicas. Se han de examinar las cuestiones jurídicas, científicas y técnicas que ello implica entre períodos de sesiones de manera que en la próxima Reunión Consultiva se puedan revisar los progresos y dar orientación acerca de la labor futura que se ha de hacer para determinar una posición clara.

134. En preparación de la entrada en vigor del Protocolo de 1996, posiblemente en 2005, la Reunión Consultiva inició un examen de un texto inicial con opciones de procedimientos y mecanismos de cumplimiento con arreglo al artículo 11 del Protocolo. Una vez que esté en vigor el Protocolo su efecto más significativo será cambiar del sistema de una lista de materiales que no se pueden verter en el mar (como se hace en el Convenio de Londres mismo) para llegar a un criterio de listado a la inversa, en que se prohíbe todo vertimiento de desechos, salvo una lista restringida de materiales no peligrosos que puede considerarse que se pueden verter en el mar, solamente después de haberse hecho una evaluación ambiental⁴⁵.

5. Reciclaje/desguace de buques

135. Los buques que se venden para su desguace pueden contener sustancias ambientalmente nocivas, como el amianto, metales pesados, petróleos de desecho, sustancias que agoten la capa de ozono y otros, que es necesario eliminar en forma segura. Se ha planteado preocupación además acerca de las condiciones operacionales y ambientales de muchas de las instalaciones de desguace de buques en el mundo, por lo general ubicadas en países en desarrollo. Actualmente son pocas las instalaciones de desguace que pueden hacer el reciclaje de buques de manera aceptable en relación con el medio ambiente y con la seguridad y salud de los trabajadores. En un reciente informe de la Comisión Europea se predice que, incluso con el aumento proyectado de las instalaciones “verdes” de reciclaje, podrá tratarse sólo alrededor del 30% del total de la demanda de desguace esperada en la mayor parte de los años, y muchos menos en los años en que la demanda aumente a un máximo⁴⁶. La demanda aumentará después de abril de 2005 debido al plan de eliminación acelerada de los buques cisterna de casco único aprobada por la OMI en 2003 (véase A/59/62, párrs. 172 y 173).

136. *Organización Internacional del Trabajo*. En su 289º período de sesiones el Consejo de Administración de la OIT aprobó las directrices sobre seguridad y salud en el desguace de buques para los países de Asia y Turquía, en que se ofrece un marco coherente en el cual los gobiernos, los empleadores y los trabajadores pueden mejorar la seguridad ocupacional y la salud en los lugares de desguace. Esas directrices complementarán las que ya habían aprobado la OIT (2003) y la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea de 2002 (véase el párrafo 138 *infra*). Además, la OIT inició un proyecto de cooperación técnica en Bangladesh de tres años de duración financiado por el PNUD sobre el reciclaje de buques seguro y ambientalmente racional.

137. *Organización Marítima Internacional*. En su resolución 59/24 la Asamblea General acogió con beneplácito la aprobación de las directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques (resolución A.962(23)) e instó a los Estados a que siguieran esas directrices con el objeto de reducir en la mayor medida posible la contaminación marina. El Comité de Protección del Medio Marino convino en su 52º período de sesiones en que algunas partes de las directrices podrían tener efecto obligatorio (documento de la OMI, MEPC 52/24, sección 3). Decidió además elaborar un sistema de presentación de informes relativos a los buques destinados al reciclaje que sea transparente, eficaz, vele por la aplicación uniforme, respete la información delicada desde el punto de vista comercial y facilite el control y la aplicación de todas las disposiciones obligatorias que pudieran elaborarse. Se ha preparado un proyecto de sistema de manera de determinar, en forma esquemática, lo que debe ser objeto de información, a quién debe informarse y quién debe hacerlo (documento de la OMI, MEPC 52/WP.8). El CPMM convino además en reemplazar los actuales apéndices 1, 2 y 3 de las Directrices con una “lista única” que diera orientación acerca de la determinación de materiales que pudieran ser peligrosos a bordo de buques y la preparación de los inventarios pertinentes. El Comité aprobó además las directrices para la formulación de un plan de reciclaje de buques (documento de la OMI MEPC/Circ.419). A fin de ayudar a los países en desarrollo a mejorar los niveles ambientales de seguridad en las operaciones de reciclaje de buques, el Comité acordó que se incluyera el reciclaje de buques en las futuras prioridades temáticas del programa integrado de cooperación técnica de la OMI e invitó al Comité de Cooperación

Técnica a que examinara detenidamente las medidas para establecer un fondo especial de reciclaje de buques.

138. *Convenio de Basilea*. La séptima Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación⁴⁷ aprobó la decisión VII/26, sobre la gestión ambientalmente racional del desguace de buques. En su decisión la Conferencia de las Partes observó que un buque podía llegar a ser desecho tal como se definía en el artículo 2 del Convenio de Basilea y que podía definirse al mismo tiempo como buque con arreglo a otras normas internacionales. En tal sentido la Conferencia de las Partes observó que los Estados podían tener obligaciones distintas en tanto Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en los convenios pertinentes de la OMI, incluidas sus obligaciones como Estado del pabellón, y en tanto Partes en el Convenio de Basilea, incluidas sus obligaciones en tanto Estados de exportación, y observó que los Estados debían estar en condiciones de cumplir esas obligaciones de manera coherente. A ese respecto, la Conferencia de las Partes invitó al Grupo de Trabajo Conjunto OMI/OIT/Convenio de Basilea a debatir acerca de la responsabilidad de los Estados del pabellón en el contexto de la gestión ambientalmente racional del desguace de buques. Finalmente, la Conferencia recordó a las Partes el cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al Convenio de Basilea, en particular sus obligaciones relativas al consentimiento previo e informado, la reducción al mínimo de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y el principio de la gestión ambientalmente racional, e invitó a los Estados desarrollados en particular a alentar el establecimiento de instalaciones nacionales de reciclaje. Esas decisiones se aprobaron pese al desacuerdo de algunos Estados y de parte de la industria naviera en momentos en que había de reciclarse un gran número de buques cisterna de casco único⁴⁸.

139. *Abandono de buques*. La Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea aprobó por primera vez una decisión relativa al abandono de buques (decisión VII/27). Preocupada porque el abandono de buques en tierra o en los puertos podría surtir efectos en la salud humana y el medio ambiente, la Conferencia de las Partes invitó a que se suministrara información al respecto a la Secretaría del Convenio de Basilea para su examen y la adopción de medidas por el Grupo de Trabajo de composición abierta. Se pidió además a la Secretaría del Convenio de Basilea que consultara con la OMI al respecto.

140. *Grupo de trabajo conjunto de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea sobre desguace de buques*. El Grupo de trabajo conjunto sobre desguace de buques celebró su primera reunión en febrero de 2005 para considerar los respectivos programas de trabajo de los órganos pertinentes de la OIT, la OMI y la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea respecto del tema del desguace de buques con la finalidad de evitar la duplicación de la labor y de las funciones, responsabilidades y competencias entre las tres organizaciones, así como de determinar futuras necesidades. Inició además un examen preliminar de las directrices pertinentes preparadas por cada una de las organizaciones y consideró los mecanismos para promover conjuntamente su aplicación.

141. El Grupo convino en que las tres organizaciones debían velar por el tratamiento apropiado de la cuestión del abandono de buques en tierra o en puertos en un instrumento internacional jurídicamente obligatorio. Decidió además que se pidiera a las tres organizaciones que consideraran la posibilidad de ejecutar un programa

mundial de cooperación técnica sobre el abandono de buques. Respecto del establecimiento de un fondo para el reciclaje de buques, el Grupo opinó que todos los esfuerzos debían centrarse en que la OMI considerara en profundidad la propuesta convenida en principio por el CPMM en su 52º período de sesiones.

6. Cooperación regional

a) Programa de Mares Regionales del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

142. El Programa de Mares Regionales sigue constituyendo un marco institucional amplio para la cooperación regional y mundial acerca de cuestiones relativas a las costas, los océanos y los mares. Actualmente el Programa abarca 17 regiones, apoyadas mediante una convención regional o un plan de acción regional. Se trataron nuevamente las orientaciones estratégicas para las convenciones y los planes de acción sobre los mares regionales y su Oficina de Coordinación en la Sexta Reunión Mundial de los Convenios y Planes de Acción sobre los Mares Regionales, celebrada en Estambul (Turquía), del 30 de noviembre al 2 de diciembre de 2004. En la Reunión Mundial se identificaron las medidas que se habían de poner en práctica de 2004 a 2007 para reforzar el Programa de Mares Regionales a escala mundial, a la vez que se siguieran aplicando los programas de acción de cada programa en la forma convenida por sus órganos rectores. Entre las medidas adoptadas por la Oficina de Coordinación en Nairobi se incluyen la preparación de una base de datos en que se determinen los agentes actuales y los asociados posibles de los programas a fin de compartir las mejores prácticas en la esfera de la conservación y la ordenación del medio marino costero entre los diversos programas, la formación de nuevas asociaciones (por ejemplo, la asociación White Water to Blue Water en el Caribe), y el establecimiento de un nuevo centro de información basado en la Web. Además se firmó un memorando de entendimiento entre la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y el PNUMA, que servirá de marco para la colaboración entre el Sistema Mundial de Observación de los Océanos y el Programa de Mares Regionales.

143. En el plano regional el Plan de Acción para el Pacífico Nordoccidental celebró su décimo aniversario con la inauguración de una dependencia regional de coordinación en Toyama (Japón) y Busan (República de Corea). Los Estados miembros del Plan de Acción firmaron el memorando de entendimiento relativo al plan regional para las situaciones de emergencia por derrames de hidrocarburos, que constituye un hito en la protección del medio marino compartido en la región y servirá de base de la cooperación regional en el caso de emergencias como resultado de grandes derrames de hidrocarburos entre el país afectado y sus vecinos. En la región del Mediterráneo la Convención de Barcelona enmendada entró en vigor en junio de 2004, ampliando su alcance para ocuparse del desarrollo sostenible en la conservación de la biodiversidad. La Organización Regional para la Protección del Mar Rojo y el Golfo de Adén, con la asistencia del Laboratorio para el medio ambiente marino, del OIEA, ha examinado las actividades de vigilancia y evaluación en marcha en la región. Sobre la base de ese examen la Organización preparó su programa de vigilancia ambiental regional. Con el objeto de poner en práctica ese examen y usar un criterio gradual, la Organización inició un programa de formación de la capacidad de un año de duración en julio de 2004.

b) Océano Ártico

144. Según el informe sobre los efectos del recalentamiento del Ártico⁴⁹, el clima del Ártico se está recalentando rápidamente, a una velocidad que casi dobla la experimentada en el resto del mundo en los últimos dos decenios. Lo demuestra la descongelación generalizada de los glaciares y el hielo del mar, el deshielo del permafrost y el acortamiento de la temporada de nieves. En el informe, publicado en noviembre de 2004, se sintetizaron las conclusiones fundamentales de la evaluación de los efectos sobre el clima del Ártico, encomendada por el Consejo del Ártico y el Comité Científico Internacional del Ártico, una organización científica internacional designada por 18 academias nacionales de ciencias. El informe, que es la culminación del estudio científico de la región realizado por un equipo internacional de 300 científicos durante cuatro años, que no tiene precedentes, proyecta que por lo menos la mitad de los hielos de verano del mar del Ártico se derretirán a fines de este siglo, junto con una porción importante de la capa de hielo de Groenlandia, ya que se proyecta que la región se recaliente entre 4 y 7 centígrados hacia 2100.

145. Se informa que los efectos del recalentamiento del Ártico respecto de los sistemas naturales y la sociedad de la región serán múltiples. Por cuanto más de la mitad de la región del Ártico está formada por océanos, la variación climática tendrá un efecto enorme sobre los medios marinos y las actividades relacionadas con el mar. Entre esos efectos se incluirán el aumento del nivel del mar, el cambio de la salinidad oceánica, que podría afectar en gran medida el clima regional, la reducción o extinción de especies marinas como consecuencia de la pérdida de hábitat, el aumento del transporte marítimo y el aumento de algunas importantes pesquerías árticas junto con la declinación de otras. Se proyecta además que el cambio climático tenga efectos fuera del Ártico, con el aumento del nivel del mar a escala mundial y la intensificación del recalentamiento mundial. El Ártico suministra recursos naturales al resto del mundo, que probablemente resultarán afectados por el cambio climático. Además del cambio climático, el informe de evaluación de los efectos sobre el clima del Ártico, junto con otros estudios⁵⁰, conviene en que muchas otras tensiones provocadas por la actividad humana afectan a la vida del Ártico, incluidas la contaminación, la pesca excesiva, el aumento del nivel de la radiación ultravioleta como consecuencia del agotamiento de la capa de ozono y la alteración del hábitat.

146. En la cuarta reunión ministerial del Consejo del Ártico, celebrada en Reykjavik en noviembre de 2004, los ministros formularon una declaración⁵¹ en que tomaron nota con preocupación de las conclusiones y los efectos documentados por el informe de evaluación de los efectos sobre el clima del Ártico. Los ministros reconocieron que esas conclusiones, así como la evaluación científica en que se fundaban, ayudarían a informar a los gobiernos en la medida en que aplicaran y consideraran futuras políticas sobre el cambio climático mundial. Destacaron además la importancia de la cooperación circumpolar e internacional para enfrentar los problemas circumpolares, pidieron al Grupo de Trabajo sobre la protección del medio marino Ártico que hiciera una evaluación amplia del transporte marino ártico, y reconocieron las pruebas de que muchos cambios ambientales mundiales tenían efectos significativos sobre los recursos biológicos del Ártico, el medio ártico y los residentes del Ártico, e indicaron que la conservación de la biodiversidad era necesaria para lograr el desarrollo sostenible de la región.

c) Océano Antártico

147. El singular medio antártico sigue amenazado por el rápido recalentamiento de la atmósfera, el agotamiento de la capa de ozono y el aumento del nivel de pesca y turismo. Según estudios recientes la Península Antártica se halla entre los lugares que más rápidamente se recalientan en la Tierra, con temperaturas anuales que han aumentado alrededor de 2,5 grados centígrados en los últimos 50 años. Se dice que esas condiciones más cálidas han provocado una mayor colonización de plantas en ciertas zonas y una disminución del hielo marino, lo que sería responsable de una reducción considerable del krill antártico. Por cuanto el krill se halla en el centro de la red alimenticia, las ballenas antárticas, las focas, los peces y los pingüinos podrían estar amenazados por la escasez de alimentos en el océano meridional como consecuencia de esa reducción de las existencias de krill⁵². La desintegración de la plataforma de hielo y la descongelación de los glaciares⁵³ como consecuencia del recalentamiento regional puede también provocar el aumento del nivel del mar⁵⁴.

148. En la 27ª reunión consultiva de las partes en el Tratado Antártico se apoyaron las directrices para los buques que naveguen en aguas árticas y antárticas cubiertas de hielo (Decisión 4 (2004)) para su transmisión a la OMI con la solicitud de que las considerara en la primera oportunidad. Las directrices incluyen disposiciones relativas a la construcción, el equipamiento y cuestiones operacionales, así como disposiciones relativas a la protección ambiental y el control de los daños. En la reunión se adoptaron también la Medida 4 (2004) y la Resolución 4 (2004), en que se recomienda a los gobiernos que exijan a aquellos que, estando bajo su jurisdicción, organicen o lleven a cabo actividades turísticas u otras actividades no gubernamentales en la Antártica que cuenten con planes de contingencia y medidas suficientes para la salud y la seguridad, la búsqueda y el rescate, y la atención médica, así como seguro suficiente, antes de iniciar esas actividades, y la Resolución 1 (2004), sobre la prevención de la contaminación marina debida a las actividades de pesca.

B. Diversidad biológica marina

149. En los últimos años la cuestión de la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica y los ecosistemas marinos se ha examinado en una serie de foros. En 2003, la Asamblea General se centró en la protección de los ecosistemas marinos vulnerables en general y en 2004 lo hizo en la conservación y ordenación de la diversidad biológica fuera de las zonas de jurisdicción nacional. En el párrafo 73 de su resolución 59/24, la Asamblea General decidió establecer un grupo de trabajo especial oficioso encargado de estudiar las cuestiones relativas a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional. Para ayudar a preparar el programa de trabajo del grupo, la Asamblea General pidió también al Secretario General que elaborase un informe sobre una serie de cuestiones a que se hacía referencia en el párrafo 73. El informe del grupo de trabajo se publicará como adición al presente informe.

Convenio sobre la Diversidad Biológica

150. En su séptima reunión, celebrada en Kuala Lumpur en febrero de 2004, la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica aprobó un programa de trabajo sobre diversidad biológica marina y costera en el que figuraban aspectos relativos a la aplicación de la ordenación integrada de las zonas marina y

costera, los recursos vivos marinos y costeros, las zonas marinas y costeras protegidas, la maricultura y las especies foráneas invasoras⁵⁵.

151. En su décima reunión, celebrada en Bangkok en febrero de 2005, el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico examinó el proyecto de metas mundiales orientadas a la obtención de resultados para el programa de trabajo de la diversidad biológica marina y costera. Con arreglo a lo solicitado por la Conferencia de las Partes en su decisión VII/30, en los proyectos de metas se esboza la forma en que puede lograrse el objetivo del Convenio sobre la Diversidad Biológica de lograr una reducción significativa de la pérdida de diversidad biológica en los océanos y las zonas costeras antes del año 2010⁵⁶. El Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico recomendó que la Conferencia de las Partes en su Octava Reunión de 2006, apoyara la integración de estas metas en el programa de trabajo (recomendación X/4) y que aprobase un nuevo programa de trabajo sobre la diversidad biológica de las islas, elaborado con la asistencia de un grupo especial de expertos técnicos. El nuevo programa de trabajo incluye objetivos, metas generales, plazos y medidas de carácter prioritario dirigidas específicamente a las islas, y puede consultarse en el anexo de la recomendación X/1⁵⁷.

152. El grupo de trabajo especial de composición abierta sobre áreas protegidas, establecido en la decisión VII/28 con el fin, entre otros, de explorar opciones de cooperación para el establecimiento de áreas protegidas marinas en zonas más allá de la jurisdicción nacional, celebrará su primera reunión en Montecatini (Italia) en junio de 2005. El grupo de trabajo tendrá ante sí dos documentos de antecedentes: un análisis científico de la diversidad biológica del altamar y un análisis jurídico de los instrumentos legales internacionales y nacionales existentes, incluidas opciones de cooperación para el establecimiento de áreas protegidas marinas en zonas más allá de la jurisdicción nacional.

Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres

153. La 13ª Conferencia de las Partes en la convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, celebrada en Bangkok en octubre de 2004, decidió incluir en el apéndice II de la Convención al gran tiburón blanco y el napoleon, dos especies de gran valor comercial, lo que supone que, ahora sólo pueden comerciar con ellos entre las Partes en la Convención tras obtener los permisos correspondientes. Otra especie marina, el delfín Irrawaddy, se trasladó del apéndice II al apéndice I, con lo que se prohíbe cualquier transacción comercial con él⁵⁸. Se rechazó una propuesta de trasladar a una lista de menor protección al rorcuál menor. La Conferencia de las Partes también adoptó una decisión respecto de las especies foráneas invasoras (resolución Conf.13.101). Al término de la reunión, el Secretario General de la Convención señaló que en los últimos años ésta había comenzado a incluir en las listas especies de peces de valor comercial, lo que indicaba que los gobiernos consideraban que la Convención podría contribuir al objetivo acordado en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de restablecer niveles sostenibles de las poblaciones de peces para 2015⁵⁹.

Corales

154. Los arrecifes de coral y los ecosistemas asociados con ellos son tesoros inapreciables de la humanidad. Sirven de base a las más diversas comunidades marinas y a

bellos paisajes marinos del planeta, constituyen estructuras resistentes a las olas y ofrecen recursos para las comunidades locales, la pesca y el turismo. No obstante, los arrecifes de coral y los ecosistemas asociados con ellos se encuentran ahora ante una grave amenaza de colapso debido a la sobrepesca, el desarrollo de la zona costera, incluidas las operaciones de dragado y vertido, y los drenados de tierras, así como el cambio climático, que conjuntamente afectan a los arrecifes de coral dando lugar a una grave decoloración y a una amplia mortalidad de los corales⁶⁰. En el informe titulado “Status of Coral Reefs of the World: 2004” (Situación de los arrecifes de coral del mundo: 2004) se destacan las principales amenazas que existen para los arrecifes de coral y se propone una serie de recomendaciones para su conservación y ordenación⁶¹.

155. La vulnerabilidad de los sistemas de coral de las aguas frías se está convirtiendo en un elemento importante de la labor relacionada con los arrecifes de coral. La Dependencia de los Arrecifes de Coral del PNUMA, en colaboración con Irlanda, Noruega, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Fondo Mundial para la Naturaleza, preparó un informe general y actualizado titulado “Cold-water coral reefs, out of sight – no longer of mind” (Los arrecifes de coral de las aguas frías, fuera de la vista pero no de la mente)⁶².

156. La Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral decidió, en su segunda reunión general de la secretaría Reino Unido/Seychelles, incluir en su ámbito de competencia las cuestiones de los arrecifes de coral de las aguas frías. En la próxima reunión general de la Iniciativa se presentará un proyecto de programa de trabajo de ésta sobre los corales de las aguas frías. La reunión coincidirá con el décimo aniversario de la Iniciativa. A partir de julio de 2005, los Gobiernos del Japón y de Palau serán los coanfitriones de la próxima secretaría de la Iniciativa.

Contaminación por ruido antropogénico

157. La contaminación debida al ruido producido por causas humanas de las aguas submarinas oceánicas ha sido objeto de una atención cada vez mayor en los foros internacionales, entre los que cabe mencionar la Comisión Ballenera Internacional⁶³, el Parlamento Europeo⁶⁴ y el Tercer Congreso Mundial de la Naturaleza de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y de los Recursos Naturales⁶⁵. En la quinta reunión del proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (A/59/122, párr. 97) se propuso incluir la contaminación debida al ruido submarino entre los temas que podrían ser objeto de atención en la labor futura de la Asamblea General.

C. Cambio Climático

158. *Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático*. En el décimo período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrado en diciembre de 2004, se aprobó el programa de trabajo de Buenos Aires sobre las medidas de adaptación y respuesta (decisión 1/CP.10). En el programa figuran nuevas evaluaciones científicas de la vulnerabilidad y las opciones de adaptación, el apoyo a los planes de acción nacionales de adaptación de los países menos adelantados, nuevos seminarios y documentos técnicos sobre diversos aspectos de los riesgos del cambio climático y la adaptación y el apoyo a la incorporación de ésta en la planificación del desarrollo sostenible. La Conferencia de las Partes solicitó a la secretaría de la Convención que

organizara un seminario de expertos gubernamentales en mayo de 2005 a fin de promover el intercambio informal sobre: a) acciones relativas a la mitigación y la adaptación para asistir a las partes a que continuasen desarrollando respuestas efectivas y apropiadas al cambio climático; y b) políticas y medidas aprobadas por sus respectivos gobiernos que apoyasen la implementación de sus compromisos existentes bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto. Otras decisiones fundamentales se refirieron a la rápida evolución del mercado del carbono, donde pueden ser comprados permisos y créditos de proyectos que reducen las emisiones. Desde el 1° de enero de 2005, el comercio de emisiones se ha convertido en una realidad para 12.000 empresas en la Unión Europea.

159. *El Protocolo de Kyoto de 1997 y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.* El 18 de noviembre de 2004, la Federación de Rusia ratificó el Protocolo, lo que permitió que éste entrase en vigor el 16 de febrero de 2005. En el Protocolo de Kyoto se añaden requisitos específicos a los principios generales establecidos en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático al comprometer a las Partes que figuran en el anexo I con objetivos individuales jurídicamente vinculantes de limitar o reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. Los objetivos específicos establecidos para las Partes incluidas en el anexo I que se enumeran en el anexo B del Protocolo de Kyoto recogen un recorte total de las emisiones de gases de efecto invernadero de esos países de al menos un 5% respecto de los niveles de 1990 en el período comprendido entre 2008 y 2012.

D. Pequeños Estados insulares en desarrollo

160. Los pequeños Estados insulares en desarrollo se encuentran entre los más vulnerables del mundo en lo que respecta a intensidad y frecuencia de desastres naturales y ambientales, y se enfrentan a consecuencias económicas, sociales y ambientales desproporcionadamente elevadas. Las trágicas consecuencias del terremoto y el tsunami que se produjeron el 26 de diciembre de 2004 en el Océano Índico y la reciente temporada de huracanes, ciclones y tifones del Caribe y el Pacífico ponen de manifiesto esta vulnerabilidad. Los pequeños Estados insulares en desarrollo han comenzado a reforzar sus respectivos marcos nacionales a fin de lograr una gestión de los desastres más eficaz, y se han comprometido a alcanzar el desarrollo sostenible y a mejorar las vidas de sus habitantes con el apoyo necesario de la comunidad internacional⁶⁶. En este marco se subrayó la importancia de la Reunión Internacional para examinar la ejecución del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, celebrada en Mauricio del 10 al 14 de enero de 2005 con el objetivo fundamental de examinar el Programa de Acción de Barbados de 1994 y buscar nuevas formas de mejorar la situación de unos 51 pequeños Estados insulares en desarrollo de todo el mundo. En la Reunión se adoptaron de forma unánime tanto una estrategia pro activa para seguir aplicando el programa de acción, denominada Estrategia de Mauricio, como una Declaración de Mauricio.

161. En el principal documento resultante de la Reunión, la Estrategia para la ejecución ulterior del Programa de Acción de Barbados²², se dice que los pequeños Estados insulares en desarrollo ya están sufriendo importantes efectos adversos del cambio climático, que el cambio climático incluso puede poner en peligro la propia

existencia de estos Estados y que la adaptación a los efectos adversos del cambio climático y el aumento del nivel del mar sigue siendo una de las principales prioridades de estos Estados.

162. En la Estrategia se pone de manifiesto que los pequeños Estados insulares en desarrollo se definen por los vínculos históricos, culturales y económicos que los unen a los océanos y los mares. Siguen dependiendo en gran medida de sus recursos marinos, en particular en lo relativo a los medios de vida sostenibles de las comunidades costeras. Si bien desde la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar los pequeños Estados insulares en desarrollo han integrado la ordenación de los recursos costeros y marinos en estrategias amplias de gestión de los océanos, la aplicación de la Convención se sigue viendo obstaculizada por problemas financieros y falta de capacidad. En la Estrategia se reconoce la importancia de que los pequeños Estados insulares en desarrollo den prioridad a todos los niveles a las cuestiones relativas a los océanos, incluida la pesca. En ella se dice que estos Estados, con el apoyo necesario de la comunidad internacional, deben adoptar nuevas medidas que les permitan completar la delimitación de sus límites marítimos, presentar toda reclamación a la Comisión de Límites de Plataforma Continental y evaluar los recursos vivos y no vivos de los fondos marinos en su jurisdicción nacional.

163. En la Estrategia se reconoce también la necesidad de adoptar medidas para crear capacidad técnica y financiera de los pequeños Estados insulares en desarrollo con el fin de: a) establecer medios eficaces de vigilancia, información y cumplimiento y control de los buques de pesca, incluso por parte de los pequeños Estados insulares en desarrollo cuando son los Estados del pabellón, a fin de seguir aplicando planes de acción internacionales para prevenir, impedir y eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, y gestionar la capacidad pesquera; b) reforzar o establecer mecanismos nacionales y regionales para la ordenación sostenible y responsable de la pesca en concordancia con el Código de Conducta de 1995 para la Pesca Responsable de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación; c) aplicar plenamente sistemas de supervisión y vigilancia; d) analizar y evaluar el estado de las poblaciones de peces; e) plantearse la posibilidad de hacerse partes, sino lo fueran, en el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces y el Acuerdo de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en altamar, así como en los acuerdos regionales pertinentes para la conservación y ordenación de la pesca; y f) crear o mejorar la infraestructura y las capacidades legislativas y de cumplimiento necesarias para asegurar el cumplimiento efectivo de sus obligaciones en virtud del derecho internacional y la aplicación y el cumplimiento de éste. Hasta que se adopten dichas medidas, se insta a los pequeños Estados insulares en desarrollo cuando sean los Estados del pabellón a que consideren la posibilidad de denegar a nuevos buques la autorización para enarbolar su pabellón, suspender su matriculación o no matricularlos.

164. En la Estrategia también se dice que los pequeños Estados insulares en desarrollo tratarán de adoptar políticas integradas y enfoques de gestión apropiados, estableciendo por ejemplo zonas marinas protegidas, que sean coherentes con los acuerdos internacionales pertinentes y aumentarán su capacidad nacional para la supervisión, conservación y gestión sostenible de los arrecifes de coral y los ecosistemas asociados, teniendo en cuenta el programa de trabajo sobre diversidad biológica marina y costera (véase el párrafo 150 *supra*). Los pequeños Estados insulares en

desarrollo deben dar prioridad a los efectos en la futura salud de los arrecifes de coral de la construcción y el turismo en las costas, la pesca intensiva y destructiva, la contaminación y el comercio ilícito y no declarado de coral. A fin de facilitar esas iniciativas, la comunidad internacional debe prestar apoyo a los programas de ciencias marinas de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de interés para los pequeños Estados insulares en desarrollo. Los pequeños Estados insulares en desarrollo y sus asociados en el desarrollo deben aplicar plenamente el programa de acción mundial, adoptando iniciativas junto con el PNUMA para hacer frente a los aspectos vulnerables específicos de estos países.

165. En la Estrategia se reconocen los progresos realizados por algunos pequeños Estados insulares en desarrollo en la elaboración y aplicación de políticas, programas y estrategias de gestión de los desechos, si bien reconociendo que la mayoría de ellos tienen serias dificultades financieras y de capacidad técnica para hacer frente a esa gestión. Según la Estrategia de Mauricio, los desechos marinos, las aguas de lastre y los restos de naufragios, que pueden constituir un peligro ambiental por las posibles fugas, y otras formas de desechos representan una amenaza para la integridad ecológica de los pequeños Estados insulares en desarrollo.

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

166. Como seguimiento a la Reunión Internacional de Mauricio, la FAO organizará una conferencia especial de ministros de agricultura de pequeños Estados insulares en desarrollo en Roma durante la celebración de su Conferencia General (19 a 26 de noviembre de 2005) con el fin de examinar la Estrategia de Mauricio. En la Estrategia se insta a la Conferencia especial de la FAO de 2005 a que considere la posibilidad de hacer suyas medidas prioritarias para aumentar la contribución de la agricultura, la silvicultura y la pesca a las políticas de desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo.

Programa de Mares Regionales del PNUMA

167. El Programa de Mares Regionales y la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial prepararon una publicación sobre políticas acerca del PNUMA y los pequeños Estados insulares en desarrollo, titulada *UNEP and Small Island Developing States: 1994-2004 and future perspectives* (el PNUMA y los pequeños Estados insulares en desarrollo: 1994-2004 y perspectivas de futuro), en el marco del proceso de preparación de la Reunión Internacional de Mauricio. En el contexto del apoyo del PNUMA a los pequeños Estados insulares en desarrollo, al Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente y a la secretaría del Convenio de Basilea, el Programa de Mares Regionales prestó asistencia a esta secretaría en la preparación de un documento sobre los *preliminary elements for the Development of an Integrated Waste Management Strategy for the Pacific Island States* (elementos preliminares para la elaboración de una estrategia integrada de gestión de los derechos para los Estados insulares) que se presentó en la Reunión Internacional de Mauricio.

X. Ámbitos en que se centró la sexta reunión del Proceso de Consultas

A. La pesca y su contribución al desarrollo sostenible⁶⁷

1. Papel de la pesca en el desarrollo sostenible

a) General

168. En el informe presentado en 1987 por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (la Comisión Brundtland), se define el desarrollo sostenible como el “desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades”⁶⁸. La FAO señala también que “el desarrollo viable es el manejo y conservación de la base de recursos naturales y la orientación del cambio tecnológico e institucional de tal manera que se asegure la continua satisfacción de las necesidades humanas para las generaciones presentes y futuras. Este desarrollo viable (en los sectores agrícola, forestal y pesquero) conserva la tierra, el agua y los recursos genéticos, vegetales y animales, no degrada el medio ambiente y es técnicamente apropiado, económicamente viable y socialmente aceptable”⁶⁹.

169. El desarrollo sostenible se divide generalmente en cuatro dimensiones principales: económica, ambiental, social e institucional. La aplicación del concepto requiere la integración de cuestiones económicas, sociales y ambientales en la adopción de decisiones y la elaboración de políticas a todos los niveles, incluidos los que se ocupan de sectores económicos tradicionales y actividades del gobierno, como la planificación económica, la agricultura, la salud, la energía, el agua, los recursos naturales, la industria, la educación y el medio ambiente. En cuanto concepto que se centra en las personas, el desarrollo sostenible debe incluir como objetivos principales: el progreso (la mejora de la calidad de vida), la justicia, la durabilidad, la estabilidad y la resistencia⁷⁰.

170. Al establecer los objetivos convenidos internacionalmente que figuran en la Declaración del Milenio, la comunidad internacional se ha comprometido a realizar un esfuerzo continuado para luchar contra la pobreza. La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible confirmó que la erradicación de la pobreza es el principal problema mundial a que se enfrenta el mundo actual, reconoció que los océanos y las zonas costeras son fundamentales para la seguridad alimentaria mundial y convino en nuevas metas ambiciosas para la ordenación de los recursos y la pesca. La pesca, incluida la acuicultura, desempeña un importante papel económico y contribuye al desarrollo sostenible de muchos países, ya que les permite proporcionar a las generaciones actuales acceso a los alimentos, el empleo, las actividades recreativas y el comercio sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para cubrir sus propias necesidades.

171. Para que el sector de la pesca contribuya al desarrollo sostenible tiene que gestionarse a su vez de una manera sostenible. La ordenación de la pesca debe promover el mantenimiento de la calidad, la diversidad y la disponibilidad de recursos de pesca en cantidades suficientes para las generaciones presentes y futuras en el marco de la seguridad alimentaria, la mitigación de la pobreza y el desarrollo sostenible. Las medidas de ordenación deben asegurar la conservación no sólo de especies determinadas sino también de especies pertenecientes al mismo ecosistema o

asociadas con ellas, o que dependan de dichas especies concretas. La ordenación de la pesca también debe tener en cuenta las necesidades económicas, sociales y culturales de las comunidades que dependen de la pesca, así como la necesidad de los países en desarrollo de mantener los ingresos procedentes del comercio necesarios para su desarrollo.

172. En 1984, la Conferencia Mundial de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros acordó una Estrategia para la ordenación y el desarrollo de la pesca⁷¹ en la que se recomendaba la adopción de planes de desarrollo de la pesca, que incluyeran todos los aspectos del sector pesquero, no sólo la captura, elaboración, comercialización, prestación de servicios y suministro de materiales, sino también el desarrollo de la infraestructura, tecnología y recursos humanos que permitieran a los países en desarrollo explotar mejor sus recursos pesqueros, incrementar el valor agregado a la economía y mejorar las oportunidades de empleo. La Estrategia insistía en la importancia de que todos los que participan en el sector de la pesca comprendieran el valor social de ésta como fuente de alimentos, empleo y beneficios y, por tanto, la necesidad y conveniencia de utilizar métodos y procesos que no agoten los recursos y pongan en peligro los ecosistemas. La Estrategia reconocía la función especial y necesidades de las pesquerías en pequeña escala y de las comunidades piscícolas y de pesca rural y recomendaba que se les diese prioridad en las políticas de desarrollo de la pesca aumentando sus ingresos y mejorando sus vidas al igual que el entorno en que se desarrollan.

b) Contribución de la pesca al alivio de la pobreza y la seguridad alimentaria⁷²

173. En 2000, se estimó que había 35 millones de personas empleadas en los sectores de la pesca de captura y la acuicultura, y que unos 200 millones de personas en todo el mundo dependían de la pesca como fuente de ingresos. El número de pescadores ha ido creciendo a un promedio de 2,2% anual desde 1990, y el de las personas que trabajan en la acuicultura ha aumentado en un promedio anual de un 7%. Aproximadamente el 97% de todas las personas que trabajan en la pesca se encuentran en países en desarrollo. La mayoría de ellos están en Asia (un 85%) y África (un 7%), y un número mucho menor en Europa, América del Norte y América Central y del Sur (aproximadamente un 2% en cada región)⁷³.

174. Aparte de los beneficios comerciales, la aportación más importante y sustancial del sector de la pesca, en particular de la pesca en pequeña escala y la acuicultura, al desarrollo sostenible, es su aportación a la mitigación de la pobreza y la seguridad alimentaria, en particular en las zonas costeras alejadas. La pesca en pequeña escala se caracteriza en sentido amplio por utilizar tecnologías de gran densidad de mano de obra para la captura, el procesamiento y la distribución con el fin de explotar los recursos pesqueros. La pesca en pequeña escala funciona a niveles de organización muy diferentes que van desde el pescador autónomo aislado hasta empresas del sector estructurado pasando por microempresas del sector no estructurado, pero todas ellas ofrecen oportunidades de empleo y generación de ingresos a numerosas comunidades de las zonas costeras y rurales, la mayoría de las cuales son pobres.

175. La mayoría de los pescadores de los países en desarrollo dependen de la pesca en pequeña escala, artesanal o de subsistencia y de la piscicultura para ganarse la vida y obtener ingresos. En general, los hombres trabajan en la pesca y las mujeres en el procesamiento y la comercialización del pescado. Las mujeres también se dedican a actividades de captura cercanas a la costa y los hombres a la comercialización y

distribución del pescado. La pesca o la piscicultura se realizan con frecuencia junto a otras actividades económicas del hogar entre las que figura la agricultura y el comercio en pequeña escala. Estas múltiples actividades económicas no sólo ayudan a afrontar la gran estacionalidad de la abundancia de recursos pesqueros, sino que también ofrece un seguro contra los riesgos que pueden crear los fallos de la producción en algunas de estas actividades. La importancia socioeconómica de estas actividades es a menudo difícil de medir, pero es innegable no sólo en términos de contribución a la producción y a los ingresos sino también de seguridad alimentaria para las comunidades afectadas.

176. También se crean actividades auxiliares mediante la pesca en comunidades costeras. A menudo hay importantes efectos multiplicadores indirectos de la pesca mediante interacciones intrasectoriales (por ejemplo, entre pesca de captura y otras actividades, como la elaboración y reparación de redes, o entre pesca de cultura y la acuicultura mediante el suministro de carnazas), así como interacciones intersectoriales (por ejemplo, entre la silvicultura y la pesca mediante el suministro de madera para la fabricación de barcos, o entre la agricultura y la acuicultura mediante el suministro de productos alimenticios). Además, la infraestructura desarrollada para la pesca (lectores de alimentadores, lugares de desembarque de capturas y refugios costeros o embalses para la retención de aguas) generalmente dan lugar a un nuevo desarrollo económico en otros sectores, como el turismo o la agricultura.

177. Además de proporcionar empleo, la pesca se considera fundamental para la seguridad alimentaria de muchos países, en particular en los países de bajos ingresos y carencia alimentaria. Como se señaló en la Cumbre Mundial sobre la Alimentación en 1996, “existe seguridad alimentaria cuando todas las personas tienen en todo momento acceso físico y económico a suficientes alimentos inocuos y nutritivos para satisfacer sus necesidades alimenticias y sus preferencias en cuanto a los alimentos a fin de llevar una vida activa y sana”⁷⁴. La pesca contribuye a la seguridad alimentaria al aumentar el suministro de alimentos disponibles y el consumo (el pescado como alimento); haciéndolo cuando escasea el suministro de otros alimentos (continuidad del suministro); y generando ingresos para la compra de alimentos (el pescado como fuente de ingresos).

178. La pesca en pequeña escala explota una fuente renovable de alimentos que proporciona proteína animal, aceites de pescado y micronutrientes esenciales como el calcio, el yodo y determinadas vitaminas. En general, aproximadamente el 17% del suministro de proteínas animales para el consumo humano proviene de la pesca, y en muchos países en desarrollo, especialmente en la región de Asia, este porcentaje supera el 50%⁷⁵. La pesca se ha convertido en la principal fuente de proteínas para 950 millones de personas y constituye una parte importante de la dieta de muchos más: en todo el mundo, la gente come más pescado que cualquier otro tipo de proteína animal⁷⁶.

179. Dado el carácter perecedero de los productos pesqueros, la producción de mucha de la pesca en pequeña escala se consume localmente y se procesa en formas que no perecen con facilidad. Las actividades de pesca en pequeña escala, ya se realicen a tiempo parcial o completo, o solamente en determinadas estaciones, tienen generalmente como objetivo el suministro de pescado y productos de pesca a los mercados locales y nacionales, y el consumo de subsistencia. No obstante, la producción orientada a la exportación ha aumentado en la última década como consecuencia de la mayor integración de los mercados y la globalización.

180. Con especial referencia a los países de bajos ingresos y carencia alimentaria, la acuicultura se ha integrado naturalmente en la agricultura y constituye una estrategia realista de mejorar la seguridad alimentaria a un coste bajo al proporcionar medios para que los pescadores y agricultores resuelvan las dificultades alimentarias con que se encuentran entre la siembra y la cosecha. En esos países, la pesca se conoce bien y con frecuencia constituye un producto alimentario de consumo y comercio, incluso en las comunidades más pobres y es una importante fuente de ingresos.

181. Mediante el comercio local, los pescadores y piscicultores de los países en desarrollo contribuyen a una mejor seguridad alimentaria no sólo para sus propios hogares sino también para aquéllos cuyos integrantes no se dedican a actividades de pesca ni en libertad ni en cautividad⁷⁷. Además, las pobres características agroecológicas de gran parte de las tierras costeras hacen que la pesca desempeñe un papel importante como válvula de seguridad cuando la producción agrícola y las estrategias de supervivencia de las comunidades no pesqueras se ven amenazadas. Por tanto, es importante que las comunidades pesqueras tengan un acceso seguro a los recursos pesqueros y los gestionen a niveles sostenibles.

c) Contribución de la pesca al comercio mundial

182. El sector pesquero desempeña un papel destacado en el comercio internacional. Los productos pesqueros constituyen productos básicos valiosos para la exportación tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo. En 2000, se estimó que el total del comercio mundial de pesca y productos pesqueros tenía un valor de exportación de 55.200 millones de dólares. En algunos países las exportaciones de pesca contribuyen de manera importante a los ingresos en divisas, y se encuentran a menudo en un lugar muy superior al de otros productos básicos agrícolas. En muchos países, las exportaciones pesqueras son esenciales para la economía. El comercio pesquero es especialmente valioso para los países en desarrollo, ya que constituye más de dos tercios del valor total de los productos básicos comercializados en países como Seychelles; y en América del Sur, África, China y Oceanía es importante el excedente comercial de productos básicos pesqueros. El comercio neto de las exportaciones de los países desarrollados aumentó de 10.000 millones de dólares en 1990 a 18.000 millones en 2000⁷⁸. Las cuotas provenientes de licencias de las flotas pesqueras extranjeras y de los acuerdos de acceso a las zonas pesqueras con otros países también han constituido una fuente de ingresos en divisas para muchos Estados ribereños en desarrollo. Otro aspecto importante del comercio internacional de pesca es la creciente proporción de productos procedentes de la acuicultura.

183. Los países desarrollados cuentan con más del 80% del valor de las importaciones totales de productos de pesca. El Japón es el mayor importador de productos pesqueros, con aproximadamente un 26% de la cifra total, constituyendo el pescado el 4% del total de su comercio de mercancías. Los Estados Unidos de América, además de ser el cuarto país exportador, es el segundo importador principal de pescado y productos del pescado. Los Estados miembros de la Unión Europea también dependen de las importaciones para su suministro de pescado, siendo España el tercer mayor importador de productos de pesca del mundo⁷⁹. No obstante, si bien los ingresos procedentes del comercio internacional de pescado pueden generar beneficios importantes para los países que se dedican a él, dicho comercio también puede dar lugar a problemas sociales y ambientales. Por ejemplo, el aumento de la demanda exterior de productos de pesca puede exacerbar la presión para realizar capturas

de pescado de manera no sostenible o dar lugar a una inversión excesiva en capacidad pesquera, lo que a su vez puede dar lugar a la sobreexplotación y al agotamiento de los recursos pesqueros.

2. Marco jurídico y de políticas para promover la contribución de la pesca al desarrollo sostenible

184. En reconocimiento de la importancia de la pesca para la seguridad alimentaria mundial, para lograr los objetivos sociales y económicos nacionales y el bienestar y los medios de vida de las personas y familias que se dedican a la pesca, la comunidad internacional ha aprobado a lo largo de los años una serie de instrumentos internacionales a fin de asegurar la sostenibilidad de la pesca mundial. En algunos de estos instrumentos se establecen derechos y obligaciones aplicables de manera general respecto de los recursos pesqueros en las zonas marinas que se encuentran dentro de la jurisdicción nacional y de las que están en alta mar, mientras que en otros se fijan regímenes para la conservación y ordenación de poblaciones de peces determinadas. Sean o no legalmente vinculantes, estos instrumentos tienen como finalidad asegurar la conservación y sostenibilidad a largo plazo de los recursos marinos vivos, incluidos los recursos pesqueros.

185. En los últimos años el concepto de enfoque precautorio⁸⁰ y de un enfoque de ecosistema con el fin de mejorar la gobernanza de los océanos y de sus recursos han sido reconocidos de manera generalizada. Cada vez más se propugna la adopción de áreas marinas protegidas como instrumento importante para la conservación y ordenación de la pesca. En instrumentos recientes se recomienda que se refuercen las obligaciones de los Estados del pabellón respecto de los buques que enarbolan su pabellón y pescan en alta mar y, en algunos casos, en estos instrumentos se introduce la obligación de un Estado que no es el del pabellón respecto de la alta mar como forma de compensar la debilidad de la jurisdicción del Estado del pabellón, así como medidas relativas al Estado del puerto a fin de asegurar el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y gestión. Además, se han acordado entre las partes interesadas muchas medidas de conservación y ordenación que aplican instrumentos de pesca mundiales mediante organizaciones regionales de ordenación pesquera a fin de asegurar la conservación y ordenación de poblaciones de peces o especies determinadas a nivel subregional y regional. También se han adoptado en varios países políticas nacionales que hacen hincapié en la importancia de la pesca para el desarrollo sostenible.

a) Instrumentos mundiales que promueven la conservación y el uso sostenible de los recursos pesqueros

186. En las partes V y VII (sección 2) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar figura el marco jurídico para la conservación, ordenación y utilización sostenible de los recursos marinos de pesca en la zona económica exclusiva y en alta mar. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene la obligación de asegurar que los recursos vivos, incluidos los recursos pesqueros, no se pongan en peligro por la sobreexplotación, teniendo en cuenta las mejores pruebas científicas disponibles, a fin de promover una utilización óptima de dichos recursos. A este fin, el Estado ribereño podrá aplicar leyes y normativas en materia de pesca en la zona económica exclusiva respecto de buques de pesca extranjeros, mediante medidas como el abordaje y la inspección, la detención y el inicio de actuaciones judiciales, a fin de garantizar el cumplimiento de las leyes y disposiciones de

ese Estado. En alta mar, los Estados que realicen actividades de pesca deberán adoptar medidas de conservación de los recursos pesqueros respecto de los buques que enarbolan su pabellón tomando como base las mejores pruebas científicas de que dispongan, y deberán colaborar entre ellos en la labor de conservación y ordenación de dichos recursos.

187. En las zonas que se encuentran tanto dentro como fuera de la jurisdicción nacional, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dispone que la finalidad de las medidas de conservación es preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes. Con especial referencia a la zona económica exclusiva, la Convención (artículo 61.3) requiere que se tengan específicamente en consideración las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas, como uno de los factores ambientales y económicos pertinentes que es necesario considerar.

188. *Acuerdo de las Naciones Unidas de 1995 sobre las poblaciones de peces.* El objetivo explícito del Acuerdo es la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios mediante la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Para lograr este fin, el Acuerdo requiere la aplicación del enfoque precautorio y el enfoque del ecosistema a la conservación y ordenación de los dos tipos de poblaciones de peces. También tiene plenamente en cuenta los intereses de los pescadores artesanales y de subsistencia así como las necesidades especiales de los Estados en desarrollo respecto de la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios. Asimismo recoge disposiciones estrictas sobre el control del cumplimiento que incluyen la cooperación subregional y regional para el cumplimiento y el control por el Estado del puerto, además de las obligaciones de control del cumplimiento del Estado del pabellón.

189. *Acuerdo de 1993 de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar.* En el Acuerdo se establecen las obligaciones del Estado del pabellón de asegurar el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por parte de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón. En virtud del Acuerdo, los buques necesitarán una autorización del Estado del pabellón para realizar actividades pesqueras en alta mar. El Estado del pabellón deberá conceder dicha autorización sólo cuando pueda ejercer efectivamente su responsabilidad respecto de dicho buque. También se establecen restricciones respecto al cambio de pabellón de los buques de pesca con el que anteriormente se hubieran socavado las medidas internacionales de conservación y ordenación. El Acuerdo requiere que los Estados del pabellón mantengan un registro de los buques de pesca autorizados a enarbolar su pabellón y a pescar en alta mar. Todos los Estados partes deberán colaborar en el intercambio de información sobre actividades de los buques de pesca de los que se informe que hayan contravenido las medidas internacionales de conservación y ordenación a fin de ayudar al Estado del pabellón a cumplir sus obligaciones.

190. *Código de conducta para la pesca responsable de la FAO de 1995.* El Código es un instrumento voluntario que, entre otras cosas, establece principios para la realización de actividades de pesca y pesquerías responsables, teniendo en cuenta todos los aspectos biológicos, tecnológicos, económicos, sociales, ambientales y comerciales

pertinentes de éstas, y promueve la contribución de las pesquerías a la seguridad y la calidad alimentaria, dando prioridad a las necesidades de nutrición de las comunidades locales. El Código también trata de promover y facilitar el ajuste estructural del sector de la pesca de manera que éste se utilice de forma responsable y sostenible a largo plazo en beneficio de las generaciones presentes y futuras. El Código se complementa con cuatro planes de acción internacionales: el plan de acción internacional para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada; el plan de acción internacional para reducir las capturas incidentales de aves marinas y la pesca con palangre; el plan de acción internacional para la conservación y ordenación de los tiburones; y el plan de acción internacional para la ordenación de la capacidad pesquera.

191. *Declaración de Kyoto*. En la Declaración y el Plan de Acción aprobados por la Conferencia Internacional sobre la Contribución Sostenible de la Pesca a la Seguridad Alimentaria, celebrada en 1995, se reconocía la importante función que la pesca marítima, de aguas continentales y la acuicultura desempeñaban para proporcionar seguridad alimentaria al mundo, tanto a través de la oferta de alimentos como a través de bienestar económico y social, y se decía que la comunidad internacional debería basar las políticas, las estrategias y la gestión y utilización de los recursos para el desarrollo sostenible del sector pesquero en necesidades específicas, como el mantenimiento de los sistemas ecológicos, la utilización de las mejores pruebas científicas disponibles, la mejora del bienestar económico y social y la equidad intergeneracional e intrageneracional. A este fin, en la Declaración se pedía a los Estados, entre otras medidas inmediatas, que evaluaran y supervisaran los niveles presentes y futuros de producción y suministro globales y regionales y la demanda de pescado y productos pesqueros y sus efectos en la seguridad alimentaria, el empleo, el consumo, los ingresos, el comercio y la sostenibilidad de la producción, y que proporcionasen asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo, en particular a los países de bajos ingresos y carencia alimentaria y a los pequeños Estados insulares en desarrollo para lograr la contribución de la pesca a la seguridad alimentaria.

192. *Convenio sobre la Diversidad Biológica*. El Convenio sobre la Diversidad Biológica ofrece el marco jurídico internacional para la conservación de la diversidad biológica, el uso sostenible de sus elementos y la distribución justa y equitativa de los beneficios resultantes de la utilización de los recursos genéticos. Al promover la protección de los ecosistemas y los hábitat naturales y el mantenimiento de poblaciones viables de especies en entornos naturales, la Convención también desempeña una función de promoción de la pesca sostenible. El programa de trabajo sobre diversidad biológica marina y costera de la Conferencia de las Partes en la Convención (véase párr. 150 *supra*) incluye varios elementos pertinentes para el logro de la pesca sostenible.

b) Medidas regionales de conservación y ordenación para promover el uso sostenible de los recursos pesqueros

193. La comunidad internacional concede gran importancia a la cooperación con organizaciones regionales de ordenación pesquera y con otros acuerdos para la conservación y ordenación regional de los recursos pesqueros. Desde 1945, se han establecido más de 30 organizaciones regionales de ordenación pesquera en muchas regiones de los océanos y mares del mundo con el fin de supervisar la buena administración de la pesca de captura. Algunas organizaciones sólo tienen capacidad asesora,

mientras que otras tienen competencia para regular los recursos pesqueros. No obstante, todas las organizaciones regionales de ordenación pesquera desempeñan un papel central en la conservación y ordenación de los recursos pesqueros y, en general, en la promoción de un comportamiento responsable y sostenible en el sector pesquero.

194. Muchas organizaciones regionales de ordenación pesquera han adoptado medidas para mejorar la contribución de la pesca en el marco de su gestión con miras al desarrollo sostenible. Una serie de ellas considera que los nuevos planteamientos respecto de la conservación y ordenación de la pesca, en particular el enfoque precautorio y el enfoque del ecosistema, son importantes para la gestión de los recursos pesqueros y para la protección y el restablecimiento del hábitat (véase también A/57/57, párrs. 188 y 189).

195. El reconocimiento de la importancia de la interacción entre las actividades pesqueras y los ecosistemas, en particular de las repercusiones a largo plazo de las actividades pesqueras en los ecosistemas, incluidos los efectos perjudiciales de sacar grandes cantidades de especies del entorno marino, como especies elegidas como objetivo o por captura, así como las repercusiones físicas de las artes de pesca en hábitat fundamentales, ha convencido a una serie de organizaciones regionales de ordenación pesquera para aplicar un enfoque del ecosistema a la ordenación de los recursos pesqueros dentro de su competencia. No obstante, puede surgir inquietud respecto de la inmediatez con que los sectores sociales y económicos pueden tenerse en cuenta al aplicar el enfoque precautorio y el enfoque del ecosistema sin socavar su efectividad⁸¹.

196. En los informes presentados al Secretario General, una serie de organizaciones ha aportado información sobre las actividades que realizan a fin de mejorar la contribución de la pesca al desarrollo sostenible. La secretaría de la Comunidad del Pacífico se ha dedicado durante el período al que se refiere el informe a la evaluación de las poblaciones de peces, la vigilancia científica y la investigación biológica de la pesca regional del atún y la aguja y a apoyar la pesca ribereña. Entre sus actividades de apoyo a la pesca oceánica figura la supervisión de los niveles de explotación de las poblaciones de atún y aguja, especies de importancia comercial; la evaluación de la situación de estas poblaciones; la facilitación de información sobre la biología y ecología del atún, la aguja, y las especies de cebo; y la evaluación de la interacción entre diferentes actividades de pesca para las especies oceánicas mediante el estudio de la dinámica de la población. Además, su apoyo a la pesca ribereña se concentra en servicios de asesoramiento y apoyo para el desarrollo de la pesca comercial y de oportunidades de exportación para los habitantes de las islas del Pacífico, así como la evaluación y ordenación de la pesca de subsistencia y artesanal y de la gestión de la pesca basada en la comunidad. El Organismo de Pesca del Foro ha concentrado sus actividades durante el período al que se refiere el informe a prestar asistencia a los países miembros en la ordenación y el desarrollo de sus recursos de atún, incluidos sus intereses en lograr los mayores beneficios nacionales del uso sostenible de sus recursos de atún. El Organismo también ha ayudado a negociar y aplicar acuerdos regionales entre sus miembros y con países de aguas alejadas. Además, la recientemente creada Comisión para la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios del Pacífico Central y Occidental, cuya finalidad es promover la ordenación sostenible respecto de la explotación al máximo a corto plazo, incorporará la ordenación de la pesca del atún en las zonas económicas exclusivas de los países del Foro de las Islas del Pacífico junto con las zonas actualmente

sin reglamentar de alta mar y otras zonas de las aguas de los países de la cuenca del Pacífico Central y Occidental que forman parte del grupo geográfico de las poblaciones de peces altamente migratorias del Pacífico.

c) Políticas nacionales para promover la contribución de la pesca al desarrollo sostenible⁸²

197. En el Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo, aprobado en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible³⁴, se insiste en que los Estados tienen la obligación fundamental de lograr el desarrollo sostenible. Los Estados son los encargados de identificar prioridades, políticas de orientación, aplicación de estrategias nacionales y medidas para fortalecer las instituciones nacionales y los marcos jurídicos en relación con el desarrollo sostenible. Así pues, en relación con la pesca, se insta a los Estados a que adopten medidas conducentes a mejorar la buena administración de la pesca tanto en alta mar como en zonas bajo jurisdicción nacional, de forma que el sector pueda contribuir a la seguridad alimentaria mundial, la prosperidad económica y el bienestar de las economías nacionales, incluidas las de los países en desarrollo.

198. No obstante, la debilidad de los sistemas de vigilancia de algunos Estados ribereños en desarrollo constituye un obstáculo importante. De hecho, los limitados recursos y la gran envergadura del espacio oceánico sobre el que estos Estados ejercen su jurisdicción ha obstaculizado la capacidad de éstos para hacer cumplir las medidas de preservación y ordenación frente a la pesca no autorizada. Se han llevado a cabo actividades de pesca no autorizada mediante la utilización de pabellones de conveniencia, la pesca ilícita en la zona económica exclusiva y el alta mar, y la información errónea respecto de las capturas realizadas. Los Estados ribereños en desarrollo, que dependen de las tarifas de acceso para su desarrollo económico, son especialmente vulnerables porque los efectos de los niveles de las tarifas se ajustan al volumen de las capturas⁸³.

199. Por tanto, los Estados ribereños de algunas regiones han establecido un registro regional de buques extranjeros con una base de datos común en la que figura toda la información pertinente sobre los buques, actualizada anualmente, con datos sobre sus propietarios, explotadores y capitanes, indicadores de llamada y puerto de matriculación. El registro regional se utiliza no sólo como fuente de información sobre buques de pesca sino también como instrumento para asegurar el cumplimiento de las leyes y disposiciones de los Estados ribereños. Los Estados ribereños también han adoptado otras medidas, como la armonización de las condiciones de acceso y la adopción de acuerdos que permiten a una de las partes ampliar sus actividades de vigilancia de la pesca y cumplimiento de la ley al mar territorial y las aguas archipelágicas de otros Estados partes (véase A/57/57, párr. 184).

200. Además, muchos Estados ribereños en desarrollo han adoptado medidas en la actualidad para mejorar los marcos nacionales jurídicos y de políticas en los que se desarrolla la pesca en pequeña escala habida cuenta de la importancia que tiene este subsector para sus economías, con el fin de mejorar su aportación a la seguridad alimentaria y la mitigación de la pobreza. Se están siguiendo una serie de estrategias para lograr estos objetivos. Algunas estrategias se enmarcan en el sector pesquero y pueden ser abordadas mediante iniciativas específicas de la pesca, mientras otras que quieren la adopción de medidas por parte de los planificadores, los encargados de adoptar decisiones sobre políticas y los profesionales de otros sectores.

201. Entre las estrategias que se encuadran en la pesca figuran actividades relacionadas con: a) la recopilación de datos y la investigación para el desarrollo de estrategias; b) la reducción de la vulnerabilidad y las formas de incrementar el valor añadido de las actividades de pesca en pequeña escala; c) la asignación y gestión de recursos; d) el examen de compensaciones entre objetivos a corto y largo plazo y las repercusiones de diferentes políticas y estrategias; y e) medidas orientadas a mejorar la buena administración. No obstante, debe tenerse en cuenta que el subsector de la pesca en pequeña escala no es homogéneo, ni dentro de cada país ni entre los distintos países y regiones, y debe prestarse atención a este hecho cuando se elaboren estrategias y políticas para mejorar su contribución a la seguridad alimentaria y la mitigación de la pobreza.

i) Recopilación de datos e investigación para el desarrollo de estrategias

202. A fin de elaborar estrategias específicas para la pesca que sean eficaces, es necesario valorar y comprender mejor los factores causales de la pobreza en las comunidades que se dedican a la pesca en pequeña escala. Estas medidas demostrarían la validez de la asistencia a la pesca en pequeña escala, no sólo por los niveles de pobreza del sector, sino también por su contribución actual y potencial a la seguridad alimentaria y la mitigación de la pobreza a nivel local, regional y nacional, así como por su contribución a los ingresos procedentes de exportaciones del país. También es necesario determinar el número de personas que realmente se dedica a la pesca en pequeña escala ya que, sin conocer este dato, es realmente imposible valorar la verdadera contribución de la pesca a la seguridad alimentaria y la mitigación de la pobreza. Además, con mejores datos y mejor información se facilita un mejor entendimiento de: a) el proceso mediante el que las personas de las comunidades que se dedican a la pesca en pequeña escala entran en la pobreza y salen de ella; b) las soluciones pertinentes en lo que respecta a la gestión de los riesgos previos y el apoyo posterior; c) las estrategias necesarias para aumentar la contribución de la pesca en pequeña escala a la seguridad alimentaria local y nacional y a la mitigación de la pobreza; y d) la forma en que dichas estrategias pueden plasmarse.

ii) Reducir la vulnerabilidad y aumentar el valor

203. Pueden adoptarse una serie de medidas para poner fin a la vulnerabilidad de las comunidades de pesca en pequeña escala. Las medidas deben ajustarse a las causas de dicha vulnerabilidad; por ejemplo, la vulnerabilidad frente a los desastres naturales, como los huracanes, puede reducirse con programas de preparación y sistemas de alerta temprana, mientras que la vulnerabilidad frente a los peligros ocupacionales, como los accidentes en el mar o los problemas de salud ocasionados por el procesamiento de alimentos, pueden abordarse mediante programas de seguridad en el mar y programas para reducir los efectos que tienen para la salud las emanaciones del pescado (por ejemplo con hornos mejores). Otra estrategia para reducir la vulnerabilidad de las comunidades de pesca en pequeña escala es conocer y hacer cumplir de manera oficial los derechos de estas comunidades respecto de los recursos y las instalaciones pesqueras y la tierra en la que viven o que utilizan, ya sean comunidades sedentarias o migratorias. Entre otras medidas figura el desarrollo de la capacidad organizativa de los pescadores y la introducción de métodos que faciliten su participación efectiva a nivel local y nacional en las decisiones que afectan al sector pesquero, a sus medios de vida y a sus condiciones de trabajo, a fin de crear un sentido de propiedad y rendición de cuentas en el proceso de adopción de decisiones.

204. Puede aumentarse el valor añadido de la pesca en pequeña escala, entre otras cosas mediante una mejor infraestructura y gestión de los lugares de desembarque de capturas, las instalaciones de almacenamiento y los edificios de los mercados; una mejor información sobre los mercados; y una mejora de los sistemas de procesamiento junto con una reducción de los desechos posteriores a las capturas, incluidos mejores sistemas de manipulación, procesamientos y distribución de las capturas auxiliares y las especies elegidas como objetivo.

iii) Asignación y gestión de los recursos

205. La asignación y gestión de los recursos también puede utilizarse para aumentar la contribución de la pesca en pequeña escala a la seguridad alimentaria y la mitigación de la pobreza, en particular en las poblaciones de peces sobreexplotadas, mediante: a) la mejora de la base de recursos a través de una mejor gestión de éstos (por ejemplo la reducción de las prácticas de pesca destructivas) y estrategias de restablecimiento de las poblaciones de peces (áreas protegidas, restablecimiento, mejora de las poblaciones de peces y de los hábitat); b) la asignación de un mayor porcentaje de recursos a la pesca en pequeña escala, en contra posición a la pesca industrial, incluidas asignaciones más claras de cupos a la pesca en pequeña escala y el establecimiento de zonas reservadas para su uso exclusivo más amplias; c) la promoción de la utilización de dispositivos para agrupar peces, en su caso, a fin de mejorar la agrupación de las poblaciones de peces y la accesibilidad en las zonas ribereñas; y d) el ofrecimiento de medios de vida alternativos en el marco de estructuras de administración eficaces a fin de reducir la presión sobre los recursos sobreexplotados. El ofrecimiento de medios de subsistencia alternativos pueden reducir la pobreza de las comunidades pesqueras y permitir que las poblaciones de peces se recuperen. Esta recuperación puede abrir la posibilidad de que aumente el suministro de pescado para el consumo humano; mejorar los ingresos de la pesca en pequeña escala; multiplicar los ingresos y el empleo de las comunidades pesqueras; y aumentar los ingresos nacionales procedentes de las exportaciones de la pesca en pequeña escala.

iv) Consideración de las contrapartidas y repercusiones de las diferentes estrategias

206. Las contrapartidas, que suponen la consideración de las repercusiones de cada estrategia en lo que respecta a los costos y beneficios, tienen que considerarse a la hora de llevar a cabo mejoras de las políticas, instituciones y proceso del sector pesquero. Las contrapartidas, que están implícitas en las decisiones sobre políticas que se adopten para luchar contra la inseguridad alimentaria y la pobreza, deben basarse en la información obtenida con la investigación y la recopilación de datos.

207. Con frecuencia se encuentran diversos tipos de contrapartidas. Por ejemplo, cuáles son los costos y los beneficios de reducir las actividades de pesca industrial (con la correspondiente disminución de los ingresos en divisas) a favor de capturas de pesca en pequeña escala con aumentos de la rentabilidad de la pesca en pequeña escala y efectos multiplicadores. En otras palabras, ¿cuáles son los costos y beneficios de cambiar un aumento de la equidad por una disminución de la eficacia? Ello supone cambiar el equilibrio de los factores de producción a favor del trabajo respecto de los ingresos de capital, lo cual puede dar lugar a un mayor empleo pero puede reducir la rentabilidad. ¿Cuáles son los costos y beneficios de apoyar las exportaciones frente a la producción para el mercado nacional? Ello supone aumentar los ingresos para la pesca en pequeña escala y mejorar los ingresos en divisas del

gobierno, pero puede dar lugar a una disminución de la disponibilidad de pescado para la venta en los mercados locales y puede tener importantes efectos en la distribución de la pobreza y la seguridad alimentaria. ¿Cuáles son los costos y beneficios de apoyar la pesca extranjera o local para mejorar los ingresos nacionales? Ello puede dar lugar a un aumento de los ingresos por licencias y los pagos de cánones procedentes de flotas pesqueras extranjeras, o aumentar los ingresos procedentes de las exportaciones de flotas semiindustriales o industriales, pero puede dar lugar a una reducción de las capturas de pescado de la pesca en pequeña escala, con repercusiones para la seguridad alimentaria y la mitigación de la pobreza; ¿cuáles son los costos y beneficios de adoptar iniciativas a corto plazo para reducir la pobreza y mejorar la seguridad alimentaria, como la concesión de créditos o subvenciones, a la pesca en pequeña escala, lo que tendría una repercusión negativa en la sostenibilidad a largo plazo del sector pesquero (por ejemplo, sobreexplotación, reducción de las capturas y disminución de la rentabilidad).

v) *Mejora de la gobernanza*

208. Una mejor gobernanza es fundamental para el éxito y la eficacia de cualquier estrategia cuyo fin sea mejorar la contribución de la pesca en pequeña escala a la seguridad alimentaria y la mitigación de la pobreza. Ello requiere inclusión (potenciación y descentralización); legalidad (aplicación de las leyes y normativas en materia de pesca, eliminación de la legislación y las prácticas que se consideren perjudiciales para la pesca en pequeña escala y resolución de conflictos entre los usuarios de los recursos); y transparencia y rendición de cuentas (rendición de cuentas de todas las estructuras normativas pesqueras, medidas de lucha contra la corrupción, acceso a la información y supervisión y evaluación participativas de las iniciativas encaminadas a apoyar la pesca en pequeña escala).

3. Factores que limitan la contribución de la pesca al desarrollo sostenible

209. En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo se determinaron una serie de factores que se consideraron los principales obstáculos a la contribución de la pesca al desarrollo sostenible. Estos factores reducen la capacidad de la pesca de contribuir al desarrollo económico, la mitigación de la pobreza y la seguridad alimentaria, y aumentan el riesgo de la degradación del ecosistema.

Pesca de altura

210. En la Conferencia se señaló que la ordenación de la pesca de altura no es adecuada en muchas zonas y que algunos recursos se sobreutilizan. En el Programa 21 se señaló que los principales problemas que afectan a la pesca de altura son la pesca incontrolada, la sobrecapitalización, el tamaño excesivo de las flotas, el cambio del pabellón de los buques para eludir los controles, el uso de artes insuficientemente selectivas, las bases de datos imprecisas y la falta de cooperación suficiente entre los Estados⁸⁴. La mayoría de estas cuestiones surgen como consecuencia del acceso natural abierto de la pesca de altura, que fomenta la pesca en los océanos de “incontrolados” e “indeseables”, que no favorece la cooperación real entre los Estados, e impide una ordenación eficaz de la pesca de altura. No obstante, sin una ordenación eficaz habrá una sobreexplotación y un agotamiento de los recursos pesqueros que obstaculizará las posibilidades de desarrollo sostenible.

211. Una cuestión más general que socava la sostenibilidad de la pesca de altura es la falta de consenso respecto de la naturaleza y la obligación de cooperar en virtud del derecho internacional para la conservación y ordenación de la pesca de altura. Los límites acordados respecto a las capturas en el marco de las organizaciones de ordenación pesquera regional pueden verse fácilmente sobrepasados por las partes no contratantes en estos acuerdos, cuyos buques pesqueros pescan sin limitación dado que los Estados del pabellón no son parte en las organizaciones o arreglos en que se establecen los límites. Al ignorar las disposiciones establecidas por las organizaciones regionales, estos Estados no sólo socavan el objetivo que tratan de lograr las partes, es decir la conservación y el uso sostenible de la ordenación pesquera, sino que también se benefician de manera indirecta de la reducción de la pesca en general en las zonas en cuestión⁸⁵.

La pesca en zonas bajo jurisdicción nacional

212. Gran parte de la pesca realizada en zona bajo jurisdicción nacional, incluida la pesca en pequeña escala, se encuentra con dificultades debido al uso excesivo de la capacidad pesquera local, las incursiones no autorizadas de flotas extranjeras en violación de los derechos soberanos de los Estados ribereños con arreglo a lo dispuesto en los artículos 56, 61 y 62 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la degradación del ecosistema, la infravaloración de las capturas, el exceso de desechos y de capturas accidentales, y el aumento de la competencia entre la pesca artesanal y la pesca a gran escala y entre la pesca y otro tipo de actividades⁸⁶. La falta de control de la totalidad de las actividades pesqueras y de las prácticas utilizadas por los pescadores locales y los buques de pesca extranjeros, propiciada por una labor inadecuada de revisión, control y vigilancia, es la raíz de dichas prácticas de pesca insostenibles. Estas prácticas tienen efectos perjudiciales en el desarrollo sostenible y la conservación de los recursos pesqueros y la economía y la seguridad alimentaria de los Estados ribereños, en particular, los Estados ribereños en desarrollo.

213. Además, en las últimas una o dos décadas se ha expresado preocupación por la función que desempeña la pesca en el desarrollo sostenible, dada la prevalencia de prácticas de pesca insostenibles y de cambios en el ecosistema producidos por causas humanas. Algunos organismos de pesca que prestan asesoramiento a Estados ribereños en desarrollo sobre la conservación y ordenación de los recursos de pesca bajo jurisdicción nacional han manifestado su preocupación por el aumento y la generalización del comercio pesquero y los posibles efectos negativos que pueden tener los acuerdos de acceso a países extranjeros sobre la conservación, el suministro local y la equidad de la pesca. Estas organizaciones han aconsejado a los Estados Miembros que forman parte de ellas que adopten medidas de ordenación progresivas para regular el acceso en lugar de esperar a que haya una sobreexplotación de la pesca. También han insistido en la necesidad de que se celebren consultas entre todos los interesados del sector a fin de regular el acceso y la ordenación de la capacidad de pesca mediante protocolos y mecanismos de consulta.

Sobrepesca

214. En el informe de la FAO sobre el estado mundial de la pesca y la acuicultura en 2002 se señalaba que los recursos pesqueros infraexplotados o moderadamente explotados constituyen un 25% de las principales poblaciones de peces y que continúan bajando ligeramente; un 47% de ellos estaban plenamente explotados y, por

tanto, habían alcanzado sus límites máximos sostenibles; un 18% estaban sobreexplotados sin perspectivas de crecimiento ni aumento de la producción; y el 10% restante estaba notablemente agotado⁸⁷. En un informe anterior se decía que la escasez mundial de pescado como consecuencia del agotamiento de la pesca, que se espera aumente considerablemente en las próximas décadas, constituirá una importante amenaza para el suministro de alimentos de millones de personas (véase A/53/456, párrs. 261 a 263).

Pesca ilícita, no declarada y no reglamentada

215. Hay datos que confirman la existencia de pesca ilícita, pesca no declarada y pesca no reglamentada en varias regiones del mundo, tanto en alta mar como en zonas bajo la jurisdicción nacional de los Estados ribereños. Este tipo de pesca afecta negativamente a la conservación de los recursos pesqueros, las economías y la seguridad alimentaria de los Estados ribereños, especialmente los Estados ribereños en desarrollo, y suele conllevar prácticas pesqueras no sostenibles en alta mar (véase A/54/429, párrs. 249 a 257).

Limitaciones de la pesca en pequeña escala

216. Las comunidades pesqueras de pequeña escala se ven afectadas por numerosos factores externos que contribuyen a la pobreza, entre los que destacan los de carácter económico, como las fluctuaciones de los precios de los mercados y las variaciones en el acceso a los mercados, así como circunstancias climáticas o naturales, como las fluctuaciones estacionales en las poblaciones de peces, el bajo porcentaje de capturas, el mal tiempo, los desastres naturales, como los ciclones y los huracanes, y los peligros de trabajar en el mar⁸⁸. Las graves repercusiones del desastre provocado recientemente por el tsunami en las comunidades costeras de Asia sudoriental, que ha privado a numerosas comunidades pesqueras de varios Estados del Océano Índico de sus fuentes de ingresos y medios de subsistencia, constituye un trágico recordatorio de las consecuencias catastróficas de esos fenómenos de la naturaleza.

217. Las cuestiones normativas y de buena administración relacionadas con el acceso al medio y los recursos acuáticos y su control también pueden entorpecer las actividades pesqueras de pequeña escala. Cuestiones como el control del acceso y la distribución suelen suscitar problemas de competencia por parte de intereses industriales y extranjeros. A esos problemas se suman otros como la falta de acceso a capital, las escasas posibilidades de empleo alternativo y la ausencia de tecnología adecuada, que pueden limitar la capacidad de contribución de ese tipo de pesca a la seguridad alimentaria y el alivio de la pobreza⁸⁹.

218. Las cuestiones normativas y de administración, como la insuficiencia de medios o la falta de voluntad para hacer cumplir la normativa o el tratamiento preferencial que se otorga a la pesca industrial, pueden dar lugar a conflictos entre las actividades pesqueras en pequeña escala y las de carácter industrial. Como ejemplo de esas preferencias pueden citarse los largos plazos de tramitación de denuncias de incursiones de buques industriales en zonas pesqueras de pequeña escala, la exclusión de los pequeños pescadores de determinados coladeros, los subsidios que se otorgan a la pesca industrial y el pago por grupos pesqueros industriales de incentivos arbitrarios o no oficiales para acceder a recursos o mercados⁹⁰. En algunas regiones, la pesca de bajura por parte de buques industriales, especialmente de arrastre, además de competir con la pesca artesanal repercute negativamente en el medio

marino más próximo a la costa, obligando a los pescadores artesanales a pescar en caladeros cada vez más escasos de aguas poco profundas y a capturar peces jóvenes en zonas costeras de cría⁹¹. Ambos tipos de pesca también pueden entrar en conflicto en el mercado, en la medida en que capturen las mismas especies. Las capturas masivas de las grandes industrias pesqueras pueden provocar una caída de los precios del pescado y reducir cada vez más la competitividad de los pescadores de pequeña escala. Aunque desde un punto de vista económico pueda parecer un proceso eficiente, ya que los productores industriales más eficientes (con costos más bajos) desplazan a los productores marginales de pequeña escala (con costos más altos), el resultado puede no ser ni eficiente ni equitativo puesto que: a) crea distorsiones y deficiencias en el mercado de capitales; b) representa una distribución de los ingresos socialmente inaceptable y c) no tiene en cuenta la falta de alternativas de empleo para los pescadores desplazados⁹².

219. Esos conflictos ponen de relieve la importancia de mejorar las políticas, las instituciones y los procesos y de utilizarlos para reducir la vulnerabilidad de los pescadores de pequeña escala y defender sus derechos. Asimismo, plantean la necesidad de que las autoridades competentes tengan claramente en cuenta las ventajas y los inconvenientes de las distintas opciones al tomar sus decisiones de política como cuando, por ejemplo, deciden atribuir mayor importancia a las cuestiones de seguridad alimentaria y alivio de la pobreza.

220. Otro problema de la pesca de pequeña escala es la falta de movilidad geográfica y ocupacional. La limitación de las posibilidades de pesca por el insuficiente desarrollo tecnológico impide a estos pescadores ejercer sus actividades mar adentro al tiempo que la falta de empleos alternativos antes descrita limita sus posibilidades de dedicarse a otras actividades en tierra. Por consiguiente, los pescadores de pequeña escala a menudo se enfrentan a una situación parecida a la de una “ratonera”: la entrada en el sector es relativamente fácil y no muy costosa, mientras que la salida es difícil por diversas razones que van desde el endeudamiento crónico a la falta de empleos alternativos fuera de la pesca⁹³. En muchos países en desarrollo la pesca se considera un empleo de último recurso: la gente pesca cuando no puede dedicarse a la agricultura⁹⁴.

221. Asimismo, muchas de las técnicas que utilizan los pescadores artesanales y de pequeña escala que faenan en arrecifes, como la pesca con dinamita, las redes de batir y la pesca con veneno repercuten negativamente en el volumen de recursos pesqueros y la salud de los ecosistemas conexos en las zonas tropicales. Esas técnicas pueden provocar una sobreexplotación de las especies de peces e invertebrados costeros y la desaparición irreversible de las especies de los arrecifes, dado el papel fundamental que desempeñan los arrecifes de coral como lugares de desove y hábitat de los invertebrados y los peces⁹⁵. Aunque se trata de prácticas oficialmente prohibidas, frecuentemente siguen utilizándose ya que quienes las practican tienen escasos medios de vida alternativos, por no decir ninguno⁹⁶.

Cuestiones ambientales relacionadas con la acuicultura

222. Los expertos creen que, aunque la acuicultura parece ser más sostenible que la pesca de captura, la industria debe hacer frente a la cuestión de los perjuicios ecológicos que los métodos que se utilizan para producir pescado de criadero ocasionan al medio marino, los recursos pesqueros y la salud humana⁹⁷.

4. Actividades de formación de capacidad de organizaciones internacionales que promueven la pesca sostenible

223. Conscientes de la importancia de la pesca para el desarrollo sostenible de los países en desarrollo, varias organizaciones internacionales competentes en la materia han prestado asistencia técnica y financiera a esos países en la forma de actividades de formación de capacidad para realzar el papel que cabe a la pesca, especialmente la de pequeña escala, en la lucha contra la pobreza y en una mayor seguridad alimentaria.

224. La FAO, en su calidad de organismo de las Naciones Unidas competente en materia de pesca, realiza numerosas actividades para promover la contribución de la pesca al desarrollo sostenible. Esas actividades se realizan en su mayor parte aplicando el Código de Conducta para la pesca responsable y otros planes de acción internacionales conexos. La FAO ha brindado asistencia técnica a los países en desarrollo para que adopten enfoques participativos en la ordenación de los recursos pesqueros, que ha ido acompañada de la creación de un marco institucional adecuado. También ha elaborado directrices sobre los principales indicadores socioeconómicos y demográficos, los problemas y las oportunidades que presenta la ordenación de los recursos pesqueros y la supervisión de los efectos de las medidas de gestión en el bienestar socioeconómico de las comunidades costeras y de pescadores. La FAO también ha recopilado y divulgado información sobre los instrumentos disponibles para una gestión eficaz de la pesca de pequeña escala y ha examinado la cuestión del derecho de los pequeños pescadores a acceder a los recursos pesqueros.

225. Desde 1999, la FAO aplica el Programa de medios de subsistencia pesqueros sostenibles, financiado por el Reino Unido, con el fin de ayudar a 25 países del África occidental a reducir la pobreza en comunidades de pescadores costeras e interiores a través de la mejora de sus medios de vida. Este programa se propone lograr sus objetivos mediante: a) el desarrollo de capital social y humano en las comunidades que dependen de la pesca; b) la mejora de los activos naturales de esas comunidades; y c) la institución de una política pesquera y de un entorno institucional adecuados. El programa pretende influir de forma duradera en la gestión pública en los planos central y local y en la formulación y ejecución de las políticas a nivel nacional.

226. Entre las demás actividades destinadas a potenciar la contribución de la pesca al desarrollo sostenible cabe citar las siguientes: asistencia a Nigeria y Malawi para que sus instituciones pesqueras tengan mayor acceso a información y documentación sobre la ordenación de la pesca y la acuicultura; capacitación de personal en Viet Nam y la República Islámica del Irán para recopilar información mercadotécnica y elaborar informes de mercado; elaboración y divulgación de manuales de pesca en la costa atlántica de Nicaragua; seminario sobre la elaboración de una estrategia nacional para la ordenación y el desarrollo de la pesca en Viet Nam; seminarios y cursillos sobre la seguridad y la calidad del pescado y los productos de la pesca en Bremen (Alemania), España (para los países mediterráneos), el Pakistán, Viet Nam, la República Islámica del Irán, Bulgaria, China y Bangladesh (para los países de Asia meridional y sudoriental); asesoramiento de expertos sobre el papel de la pesca de pequeña escala en el alivio de la pobreza y la seguridad alimentaria; programas de formación de capacidad para luchar contra la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, incluida la prestación de apoyo para elaborar y aplicar planes nacionales de acción y utilización y asistencia a países como el Senegal y Tailandia y organizaciones como la Comisión Subregional de Pesquerías de África Occidental y la

Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero para la ejecución del Plan de Acción Internacional para la ordenación de la capacidad pesquera (véase párr. 190).

227. El Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) del PNUD, en cooperación con otros donantes, ha ofrecido asistencia financiera a proyectos relativos a la ordenación sostenible de la pesca marina en países en desarrollo y países de economía en transición. Uno de esos proyectos, relativo a Ejecución del Programa de Acción Estratégico de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico, contribuyó a las negociaciones que culminaron en la conclusión de la Convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios del Océano Pacífico occidental y central, que entró en vigor en 2004. Otro proyecto, sobre técnicas de pesca destructivas se refiere a la reducción del impacto ambiental de la pesca del camarón tropical mediante la disminución del uso de tecnologías que provocan la captura incidental de otras especies y la introducción de cambios en la ordenación, y participan en él países de África, América Latina, el Caribe y Asia meridional. Otras iniciativas se refieren a la cuestión de la sobreexplotación pesquera y promueven la adopción de criterios de ordenación de la pesca basados en los ecosistemas, utilizando los grandes ecosistemas marinos como unidades de ordenación. Se trata del proyecto de Lucha contra el agotamiento de los recursos vivos y la degradación de las zonas costeras en el gran ecosistema marino de la corriente de Guinea por medio de acciones regionales basadas en el ecosistema, en el que participan 16 países de África occidental y varias organizaciones y donantes, la Alianza estratégica para la pesca sostenible en los grandes ecosistemas marinos del África subsahariana, la Alianza estratégica para el gran ecosistema marino del Mediterráneo y la preparación de un análisis diagnóstico transfronterizo y un marco preliminar para el gran ecosistema marino de la bahía de Bengala.

228. La secretaría del Commonwealth ha puesto en marcha un programa de trabajo destinado a las pequeñas y medianas empresas que se basa en el desarrollo de la pesca costera. El programa obedece al hecho de que cada vez más Estados ribereños en desarrollo del Commonwealth se enfrentan a situaciones de sobreexplotación aguda de sus recursos pesqueros más próximos a la costa por la rápida transición de una pesca de subsistencia a una pesca comercial. Los proyectos tienen por objeto contribuir al desarrollo de la capacidad institucional de los Estados miembros y ofrecer capacitación a los propietarios de las empresas pesqueras para que se adapten a la nueva situación e incorporen el fin de lucro de las empresas en las estrategias nacionales sobre ordenación y desarrollo sostenibles de los recursos pesqueros más próximos a la costa.

229. La Universidad de las Naciones Unidas ha participado en actividades de formación de capacidad en el sector pesquero. El Programa de capacitación en pesquerías de la Universidad, en cooperación con varias instituciones islandesas de investigación, ha impartido cursos de capacitación de posgrado destinados a países en desarrollo, que han tenido lugar en Islandia y se han referido a las siguientes cuestiones en el contexto de la pesca: planificación y política pesquera, evaluación y vigilancia de los recursos marinos y de aguas interiores, gestión de la calidad de la manipulación y el procesamiento de pescado, tecnologías de pesca, gestión de las empresas pesqueras y mercadotecnia, y evaluación y vigilancia del medio ambiente.

5. Conclusiones

230. La pesca puede desempeñar una importante función en la economía mundial y contribuir al desarrollo sostenible si se ordena de forma responsable, de modo que permita a las actuales generaciones obtener alimentos, empleo, esparcimiento y comercio sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras de atender a sus propias necesidades. La contribución de la pesca de pequeña escala al alivio de la pobreza y la seguridad alimentaria en numerosos países, especialmente en los países en desarrollo, debe reconocerse en toda su plenitud. No obstante, para que la pesca pueda contribuir al desarrollo sostenible los gobiernos deben adoptar medidas innovadoras para afrontar varios problemas que obstaculizan la consecución de este objetivo. Esos problemas son la sobreexplotación pesquera, la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada y las prácticas pesqueras no sostenibles, cuestiones todas ellas relacionadas con otras de mayor envergadura como la ordenación de los océanos en las zonas de alta mar y bajo la jurisdicción nacional, así como las obligaciones de los Estados del pabellón y la capacidad de los Estados ribereños.

231. Reviste particular importancia ofrecer asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo para una mejor ordenación de los recursos marinos vivos en las zonas bajo su jurisdicción nacional. Las medidas deberían apuntar, entre otros objetivos, a reducir las numerosas fuentes de vulnerabilidad de las pequeñas comunidades pesqueras. En este contexto, debería prestarse especial atención a mejorar el marco jurídico y normativo por el que se regulan las pequeñas actividades pesqueras para que contribuyan en mayor medida a la seguridad alimentaria y al alivio de la pobreza.

B. Desechos marinos

232. Gran parte de la información que figura en el presente capítulo procede del Estudio de viabilidad sobre la ordenación sostenible de los desperdicios marinos⁹⁸, elaborado por el PNUMA en consulta con varios órganos de las Naciones Unidas y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales con experiencia en la materia. El estado fue presentado en la sexta Reunión Mundial sobre convenciones y planes de acción de mares regionales, celebrada en Estambul del 30 de noviembre al 2 de diciembre de 2004.

1. Observaciones generales

233. Los desechos marinos, también denominados desperdicios marinos, son los materiales sólidos duraderos, manufacturados o elaborados, que se vierten, eliminan o abandonan en el medio marino y costero. Los desechos marinos pueden encontrarse cerca de la fuente de producción, aunque también pueden ser transportados a largas distancias por los vientos y las corrientes oceánicas. Por consiguiente, existen desechos marinos en todos los mares y océanos del mundo, no sólo en regiones densamente pobladas sino también en lugares remotos y alejados de cualquier lugar de origen discernible. En términos generales, los desechos urbanos abundan en la cercanía de las grandes ciudades, mientras que los desechos producidos por los buques proliferan sobre todo en zonas costeras más remotas⁹⁹.

234. No existen cifras recientes y fiables sobre las cantidades de desechos marinos que existen en todo el mundo. Además, es difícil comparar el volumen de desechos marinos acumulados en distintos puntos por las diferencias en la intensidad, los períodos de referencia y los métodos de clasificación de los desechos y los sustratos de

las playas¹⁰⁰. Según algunas estimaciones, ocho millones de objetos de desecho se vierten cada día a los mares y los océanos.

235. En los últimos tiempos los desechos marinos se han convertido en un problema cada vez mayor. Se trata en su mayor parte de materiales que tardan mucho tiempo en degradarse, si es que lo hacen, de modo que el vertido continuado de grandes cantidades de ellos provoca una acumulación creciente en el medio marino y costero. En los últimos años, la cuestión de los desechos marinos ha sido mencionada en varias resoluciones de la Asamblea General, lo que pone de relieve la creciente preocupación de la comunidad internacional por este problema¹⁰¹.

2. Fuentes de los desechos marinos

236. La introducción de desechos en el medio marino se produce como consecuencia de diversas actividades realizadas en tierra firme y en el mar. Se suele admitir que entre el 60% y el 80% de los desechos marinos proceden de fuentes terrestres. Sin embargo, las fuentes principales de desechos marinos varían según la región y el país.

237. *Principales fuentes terrestres de desechos marinos.* Las fuentes terrestres son extraordinariamente diversas y entre ellas cabe destacar los bañistas y pescadores; los productores, procesadores y transportistas de materiales; las instalaciones costeras de eliminación y tratamiento de residuos; las plantas de tratamiento de aguas residuales y las fugas de las canalizaciones; el vertido inadecuado o ilegal de residuos en la tierra y el abandono de desperdicios en lugares públicos¹⁰². Los desechos terrestres pueden acabar en el mar empujados por el viento o por el agua o como consecuencia de su vertido directo en el agua. Una fuente importante de desechos son las fugas de las canalizaciones y las plantas de tratamiento de aguas residuales. Cuando la escorrentía de las precipitaciones estacionales supera la capacidad de absorción de las instalaciones de tratamiento de aguas residuales, los materiales pueden eludir los sistemas de tratamiento y penetrar en los cursos de agua. Las prácticas legales e ilegales de ordenación terrestre de residuos sólidos, tanto en la costa como en cursos de agua interiores, también contribuyen al problema de los desechos marinos.

238. Los fenómenos naturales también pueden influir en la producción de desechos marinos. Además de causar terribles pérdidas humanas y materiales, el tsunami del Océano Índico también ha generado enormes cantidades de desechos que han terminado en el medio marino. Los desechos pueden provocar nuevos daños físicos en ecosistemas vulnerables de por sí bastante dañados¹⁰³.

239. *Principales fuentes marinas de desechos marinos.* Las principales fuentes marinas de esos desechos son las emisiones o los vertidos accidentales, deliberados o rutinarios procedentes de buques, embarcaciones de recreo, barcos de pesca y plataformas petrolíferas o de gas situadas mar adentro. Se estima que la navegación marítima genera entre el 10% y el 20% de los desechos marinos del mundo. Por regla general, los grandes buques que transportan a gran número de personas producen importantes cantidades de desechos. Se estima que cada persona que viaja en buques de tamaño medio produce diariamente entre 1,4 y 2,5 kilogramos de desechos líquidos y de 0,5 a 1,5 kilogramos de desechos sólidos¹⁰⁴. Del mismo modo, las plataformas petrolíferas y de gas situadas mar adentro y los buques de aprovisionamiento que operan en esas zonas generan desechos procedentes tanto de sus actividades diarias como de las tripulaciones. Cuando no existen instalaciones adecuadas para su tratamiento a bordo ni instalaciones de recepción en tierra, los desechos pueden

verterse intencionadamente. Las mercancías arrojadas accidentalmente al mar también pueden constituir desechos marinos.

240. *Aparejos de pesca y desechos marinos conexos.* Las actividades pesqueras comerciales generan desechos como consecuencia de la pérdida accidental de aparejos de pesca o mediante el abandono deliberado de aparejos inservibles¹⁰⁵. Se estima que un 30% de los desechos marinos proceden de la industria pesquera. Entre los desechos procedentes de las actividades pesqueras destacan las redes, los espineles y cabos de un solo hilo, sacos de sal utilizados para procesar la pesca, cajas y sacos de cebo, sacos o canastas de pescado, etiquetas para el marcado de peces y langostas y redes de arrastre. Dada la resistencia a la degradación de las modernas fibras sintéticas, se cree que algunos aparejos abandonados siguen siendo arrastrados por las corrientes durante años o décadas, hasta que terminan en arrecifes poco profundos, riberas de ríos o playas, degradándose con el paso del tiempo¹⁰⁶. Se estima que este tipo de desecho marino es el que representa una mayor amenaza biológica¹⁰⁷.

3. Efectos de los desechos marinos

241. Los desechos marinos son un signo visible de la influencia humana en el medio marino y un motivo de preocupación pública, ya que causan problemas ambientales, económicos, sanitarios y estéticos.

242. *Salud y seguridad humanas.* Objetos como vidrios rotos, desechos médicos, cabos y espineles representan un riesgo para la seguridad humana. La presencia de desperdicios también puede ser indicio de problemas más graves relativos a la calidad del agua que pueden afectar a la salud humana. Quienes se bañan, nadan o bucean pueden verse atrapados por desechos sumergidos o flotantes. Los desechos médicos y productos de higiene personal que penetran en la corriente de desechos como consecuencia de fugas en las canalizaciones o por el incorrecto funcionamiento de los sistemas de tratamiento de aguas residuales pueden contener contaminantes patógenos invisibles y otras fuentes de contaminación bacteriana capaces de provocar enfermedades graves¹⁰⁸.

243. *Efectos para el turismo y otras actividades económicas.* Los desechos marinos repercuten en las actividades económicas costeras, especialmente el turismo. Ya estén depositados en las playas o en el lecho marino o se encuentren flotando en las aguas costeras, los materiales a la deriva representan un riesgo para la salud humana y causan un deterioro estético de las playas y las aguas costeras, lo que afecta al turismo y provoca una pérdida de ingresos. Asimismo, su limpieza resulta cara. El Estado de Nueva Jersey gasta 1,5 millones de dólares anuales en limpiar sus playas y 40.000 dólares en eliminar los desechos del puerto de Nueva York/Nueva Jersey¹⁰⁹.

244. *Navegación.* Los desechos marinos también pueden ser un peligro para la navegación. Por ejemplo, aparejos pesqueros abandonados, como redes y cabos que flotan de manera imperceptible bajo la superficie del agua, pueden enredarse en las hélices y timones. Uno de los motivos más frecuentes de avería de las bombas de agua de embarcaciones de recreo es la obturación de las válvulas de entrada de agua por bolsas de plástico. Las reparaciones pueden ser costosas y dejar fuera de funcionamiento a las embarcaciones durante un buen tiempo. Se estima que, en 1992, la industria pesquera japonesa gastó 4.100 millones de dólares en la reparación de embarcaciones¹¹⁰.

245. *Efectos para las especies marinas.* Por lo menos 267 especies de la vida marina sufren los efectos de los desechos¹¹¹. El enredo y la ingestión son los dos principales

ejemplos de daño directo que los desperdicios causan a las especies marinas. Entre las especies afectadas por los enredos y la ingestión destacan sobre todo las tortugas, las aves y los mamíferos marinos. Los desechos pueden causar amputaciones o aumentar la vulnerabilidad a los depredadores, ya que dificultan el movimiento. Láminas de plástico grandes y pesadas y otros desechos de grandes dimensiones atrapan o sofocan a los animales que viven en las zonas bentónicas y asfixian a los que deben salir a la superficie para respirar. Los casos de ingestión pueden provocar la muerte por asfixia o dar lugar a problemas digestivos. La ingestión de desperdicios sólidos puede irritar y dañar el tubo digestivo y alterar las pautas habituales de alimentación, haciendo que algunos animales dejen de comer y mueran lentamente por inanición. Incluso un bajo nivel de ingestión puede afectar negativamente al funcionamiento de los órganos y el metabolismo y tener consecuencias tóxicas.

246. *Destrucción del hábitat e introducción de especies foráneas.* Otra amenaza a la vida y el medio ambiente procedente de los desechos marinos es la derivada de los daños físicos, tales como la cobertura de los arrecifes de coral, la extinción de los lechos de zosteras y otros ecosistemas de algas marinas y la perturbación de los hábitat por la limpieza mecánica de las playas. Asimismo, cada vez hay más indicios de que los desperdicios marinos son una fuente de acumulación de sustancias tóxicas en el medio marino y de cambios ambientales por la introducción y traslado de especies invasivas. De hecho, los desechos marinos que son arrastrados por las corrientes marinas pueden convertirse en caldo de cultivo de comunidades de organismos no autóctonos y potencialmente peligrosos, que pueden extenderse por todos los océanos.

247. *Pesca.* Los desechos marinos pueden aumentar la presión que de por sí sufren las poblaciones de peces objeto de explotación comercial. Los desechos marinos, entre ellos los derivados de las actividades pesqueras, son una importante causa de captura incidental. Uno de los problemas relacionados con los desechos marinos es la “pesca fantasma” (en la que peces y mamíferos marinos quedan atrapados en aparejos de pesca perdidos) por redes agalleras perdidas, palangres de fondo y otro equipo pasivo, como trampas y nasas. Según estudios realizados en zonas del Océano Atlántico, los aparejos abandonados pueden ser los causantes de pérdidas significativas de algunas especies de peces y cangrejos comercialmente valiosas (véase A/59/298, párr. 81). Los desechos marinos también pueden tener importantes efectos adversos en los arrecifes de coral y los lechos de algas marinas¹¹², que cumplen una importante función como zonas de desove y cría de peces. Asimismo, se considera que los plásticos y los desechos procedentes de aguas residuales son los dos principales tipos de residuos que entorpecen el uso de los aparejos de pesca. Así, pueden producirse problemas y pérdidas económicas por la necesidad de eliminar los desechos que quedan atrapados en las redes, la menor eficacia de los aparejos o la densidad de los desechos que obsta a la utilización de aparejos de pesca estáticos o bloquea las redes de arrastre¹¹³.

4. Medidas para prevenir y reducir los desechos marinos

248. Dado que los desechos marinos proceden de fuentes terrestres y marítimas, son muchos quienes deben tomar medidas para prevenir o reducir su presencia en el medio marino y costero en distintos sectores y actividades. Cabe distinguir entre las medidas destinadas a prevenir y reducir los desechos marinos en su origen y las que deben tomarse en relación con los desechos que ya se encuentran en el medio marino y costero.

249. Entre las medidas de prevención y reducción de los desechos marinos destacan a) una mejor gestión de los desechos en la tierra y en el mar, a través, entre otros medios, de un mejor reciclaje de los materiales y de la producción de envases con materiales más degradables; b) una eficaz aplicación y cumplimiento de los instrumentos internacionales; c) la modernización de las instalaciones portuarias de recepción y d) mayor instrucción y actividades de toma de conciencia para influir en los comportamientos.

a) Gestión de los residuos

250. La forma más eficaz de reducir los desechos marinos es disminuir la producción de residuos en tierra y en buques, barcos pesqueros, embarcaciones de recreo y plataformas situadas mar adentro, por ejemplo, reutilizando y reciclando materiales. Una vez generados, los residuos deben ser recogidos y tratados de manera ecológicamente racional con el fin de reutilizarlos, reciclarlos o eliminarlos en condiciones seguras. El desarrollo de los materiales degradables puede contribuir a reducir la cantidad total de plásticos persistentes que se encuentran en el medio marino y costero (así como en tierra). No obstante, el desarrollo de materiales que generen menos desperdicios no debe llevar a considerar aceptable la contaminación del medio ambiente con ese tipo de materiales. Las medidas para mejorar la ordenación en tierra de los residuos deben incluir la gestión adecuada de los vertederos y las instalaciones de tratamiento de aguas residuales por parte de los municipios. Asimismo, las áreas de recreo, como playas y zonas de acampada, han de estar debidamente equipadas con contenedores para la basura a disposición de los visitantes. La educación, la información y la capacitación son elementos fundamentales para lograr una gestión más eficaz de los residuos.

251. Los grandes buques y las plataformas situadas mar adentro deben contar con planes de gestión de residuos y los buques más pequeños y las embarcaciones de recreo también deberían tomar medidas por adelantado para gestionar adecuadamente los residuos. Por ejemplo, en 2001, miembros del Consejo Internacional de Líneas de Crucero aprobaron una serie de prácticas y procedimientos sobre gestión de residuos de las industrias de crucero, comprometiéndose a establecer el objetivo de política de eliminar completamente el vertido de los desperdicios sólidos (basuras) a que se refiere el anexo V del MARPOL utilizando procedimientos generales para reducir al mínimo los residuos de modo que disminuya considerablemente la producción de desechos a bordo y ampliar las estrategias de reducción de residuos para incluir la reutilización y el reciclaje en la mayor medida posible con el fin de reducir al mínimo la cantidad de residuos a desembarcar en tierra. Los residuos que se produzcan en el mar deben almacenarse a bordo y eliminarse en tierra en una instalación de recepción adecuada salvo en los casos en que el MARPOL permita su vertido al medio marino (véase el párrafo 254).

b) Instrumentos jurídicos

252. Los desechos marinos no siempre se mencionan expresamente en los instrumentos jurídicos internacionales. No obstante, esos instrumentos hacen referencia tácitamente a la cuestión cuando incluyen, por ejemplo, la obligación de reducir o eliminar el vertido de residuos producidos en los buques, medidas para impedir el vertido de residuos sólidos generados en tierra o iniciativas para reducir la pérdida de aparejos de pesca de los buques pesqueros. Por ejemplo, las convenciones sobre protección y conservación del medio marino y costero adoptadas al amparo del programa de

los mares regionales del PNUMA y otros programas de organizaciones asociadas regulan varias fuentes de contaminación y, por consiguiente, suelen apoyar la prevención y reducción de los desechos marinos, aunque esta cuestión no se trate de manera específica. Algunas regiones han ido más allá y han adoptado protocolos especiales para la protección del medio marino frente a la contaminación de origen terrestre o por vertido, ofreciendo un enfoque más preciso del problema de los desechos marinos.

i) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*

253. La Parte XII de la Convención regula las obligaciones de protección y preservación del medio marino que incumben a los Estados. La Convención obliga a los Estados a tomar, individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades. Los Estados tienen la obligación de no transformar un tipo de contaminación en otro y de no introducir especies extrañas o nuevas que puedan causar perjuicios para el medio marino. Los Estados deben elaborar reglas y estándares internacionales para prevenir la contaminación procedente de fuentes terrestres y tenerlas en cuenta cuando aprueben leyes y reglamentos nacionales. Asimismo, deben elaborar y, posteriormente, aplicar y hacer cumplir a nivel nacional las reglas y estándares internacionales para prevenir la contaminación por vertimiento y la causada por buques. Esas reglas y estándares internacionales representan las normas mínimas que deben aplicar los Estados del pabellón. Esa normativa podrá ser impuesta a buques extranjeros por los Estados ribereños y por aquellos en cuyos puertos se haya producido el vertimiento de que se trate. Los Estados ribereños podrán adoptar y aplicar reglas y estándares más estrictos para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por buques con arreglo a lo dispuesto en el artículo 211. La Convención también obliga a los Estados ribereños a elaborar, aplicar y hacer cumplir reglas y estándares internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de islas artificiales, instalaciones y estructuras¹¹⁴.

ii) *MARPOL*

254. Las reglas y estándares internacionales para la prevención, reducción y control de la contaminación procedente de buques a que se refiere la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar figuran principalmente en seis anexos del MARPOL, en los que se regulan los vertimientos de los buques (véase párr. 115). El vertimiento de basuras se regula en el anexo V, cuyas disposiciones se aplican a todos los buques, incluidos los de pesca y las embarcaciones de recreo, a menos que se prescriba expresamente otra cosa. Se prohíbe echar al mar cualquier materia plástica (incluidas redes y aparejos de pesca) y se limita taxativamente el vertimiento de otras basuras de buques en aguas costeras y en las zonas especiales previstas en el MARPOL. Los buques extranjeros que estén en puerto podrán ser inspeccionados cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por basuras y también podrá inspeccionarse el libro registro de basuras. Todas las partes en el MARPOL deben disponer de instalaciones de recepción adecuadas para los buques que fondeen en sus puertos. Este requisito es especialmente necesario en las zonas especiales en que, dada su vulnerabilidad a la

contaminación, se han regulado de manera más restrictiva los vertimientos. Los requisitos relativos a las zonas especiales no han entrado en vigor en las zonas del mar Negro, de los Golfos, del mar Mediterráneo, del mar Rojo y de la región del Gran Caribe indicadas en MARPOL por la falta de instalaciones adecuadas de recepción.

255. Se prohíbe echar al mar basuras desde plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de distancia de las mismas.

256. Para ayudar a los Estados a aplicar el anexo V, la OMI ha aprobado unas Directrices para su implantación (resolución MEPC.59 (33) en su versión modificada por la resolución MEPC.92 (45)), unas especificaciones uniformes para incineradores de a bordo y unas Directrices para la elaboración de planes de ordenación de las basuras (MEPC/Circ.317). En un apéndice del anexo V figura un modelo de libro registro de basuras.

iii) Convenio de Londres

257. El Convenio de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias regula a escala mundial el vertimiento al mar de desechos y otras materias procedentes de buques, aeronaves, plataformas, etc., y, desde ese punto de vista, prohíbe echar al mar los plásticos persistentes y demás materiales sintéticos persistentes, entre otras cosas. El Convenio de Londres establece un sistema basado en dos tipos de listas, una negra y otra gris, con arreglo al cual se prohíbe el vertimiento de los materiales que figuren en la lista negra y se permite el de los incluidos en la lista gris previa autorización especial otorgada por una autoridad nacional predeterminada. Todos los demás materiales o sustancias podrán verterse una vez que se obtenga una autorización general. El Convenio de Londres será sustituido en breve por el Protocolo de 1996, que prohíbe todos los vertimientos, con excepción de los que figuren en una lista de materiales no peligrosos que sólo podrán verterse si superan un examen de impacto ambiental. Ni el Convenio de Londres ni su Protocolo de 1996 regulan el vertimiento al mar de desechos procedentes del funcionamiento normal de los buques.

iv) Convenio de Basilea

258. El Convenio de Basilea establece un sistema de notificación y consentimiento entre las partes para los movimientos transfronterizos de desechos “peligrosos” y de “otra índole” (tal como se definen en su artículo 1) y prohíbe el intercambio comercial de los desechos regulados con Estados no partes. También se exige a las partes que reduzcan al mínimo el volumen de desechos y establezcan instalaciones de eliminación para una gestión de los desechos peligrosos y de otra índole que sea ecológicamente racional. El Convenio de Basilea sería aplicable, pues, a los desechos marinos de origen terrestre. Algunos desechos marinos no peligrosos de origen terrestre también quedan comprendidos en el Convenio de Basilea en la categoría de desechos que exigen un trato especial (por ejemplo, los desechos recogidos de los hogares). Por regla general, se considera que los desechos plásticos sólidos no están regulados por el Convenio, a no ser que posean alguna característica peligrosa de las previstas en el anexo III del Convenio y estén incluidos en la lista B de su anexo IX.

v) *Convenio sobre la Diversidad Biológica*

259. Uno de los principales objetivos de este Convenio es la conservación de la biodiversidad. Por consiguiente, algunas de sus disposiciones son pertinentes para el problema de los desechos marinos y sus repercusiones en la diversidad biológica marina¹¹⁵. En el Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera, la cuestión de los desechos marinos se contempla en el marco de las actividades relativas a la contaminación de origen terrestre y marina. En particular, esta cuestión es pertinente para los sectores temáticos de los recursos vivos marinos y costeros (privación de aire al lecho marino y efectos del enredo y la ingestión de desechos para los peces, los mamíferos marinos y las aves marinas) y las especies foráneas (los desechos como medio de transporte de las especies)¹¹⁶.

vi) *Acuerdo sobre la conservación de albatros y petreles*

260. Este Acuerdo, negociado en el marco de la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, contempla específicamente el problema de los desechos marinos en el Plan de Acción que figura en su anexo II. La sección 3.3 del Plan de Acción, relativa a los contaminantes y desechos marinos, establece que las Partes adoptarán las medidas necesarias, a través de las convenciones del medio ambiente y por otros medios, para minimizar el vertido en el mar de contaminantes y desechos que puedan tener un efecto negativo en los albatros y petreles, sea que dichos contaminantes y desechos provengan de tierra firme o de buques.

vii) *Código de Conducta de la FAO para la pesca responsable*

261. El Código de 1995 es un instrumento voluntario destinado a todos los que trabajan en la pesca y la acuicultura, o están relacionados con ellas, con independencia de que se encuentren en zonas interiores o en los océanos¹¹⁷. En términos generales, el Código exige que la pesca se lleve a cabo teniendo debidamente en cuenta la protección del medio marino. Por consiguiente, el Código incluye varias disposiciones relativas a los desechos marinos y exige a los Estados que tomen medidas adecuadas para reducir al mínimo los desechos, los descartes y las capturas con aparejos perdidos o abandonados. A este respecto, los Estados deberían cooperar en el perfeccionamiento y aplicación de tecnologías, materiales y métodos operativos que reduzcan al mínimo la pérdida de artes de pesca y los efectos de la pesca fantasma de las artes perdidas o abandonadas (artículo 8.4.6). El Código también contiene disposiciones para reducir al mínimo las basuras de los buques de pesca y disponer de ellas (artículos 8.7.2 a 8.7.4).

viii) *Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a los actividades realizadas en tierra*

262. El Programa de Acción Mundial ofrece orientación a las autoridades nacionales y regionales para diseñar y aplicar medidas sostenidas destinadas a prevenir, reducir, controlar o eliminar la degradación marina procedente de las actividades realizadas en tierra. Los desechos son uno de los nueve tipos de fuentes de contaminación que se mencionan en el Programa de Acción Mundial. Las aguas residuales también se recogen como fuente de contaminación y su gestión por los municipios es actualmente uno de los sectores prioritarios en la aplicación del referido Programa.

263. El Programa de Acción Mundial establece varios objetivos en relación con los desechos marinos, entre los que cabe destacar a) la creación de instalaciones controladas y ecológicamente racionales para recibir, recoger, manipular y eliminar los desechos de las comunidades costeras y b) la reducción significativa del volumen de desechos que llegan al medio marino y costero, impidiendo o reduciendo la producción de desechos sólidos y mejorando su gestión a través, entre otros medios, de la recogida y el reciclado de basuras.

264. Para lograr esos objetivos, las iniciativas, políticas y medidas nacionales deben concentrarse en reducir la producción de residuos sólidos; instalar contenedores de basura para los particulares en zonas públicas de modo que se facilite su adecuada recogida o reciclado; establecer y administrar debidamente instalaciones de tratamiento de residuos sólidos en las costas; poner en marcha campañas de sensibilización y educación para todos los interesados sobre la necesidad de reducir la producción de residuos y de eliminarlos y reutilizarlos de forma ecológicamente racional; mejorar la capacidad local de planificación y gestión para evitar la ubicación de vertederos cerca de las costas o los cursos de agua o evitar la fuga de desechos al medio marino y costero; perfeccionar los programas de gestión de las pequeñas comunidades rurales para evitar la fuga de desechos a los ríos y el medio marino y costero y poner en marcha campañas o servicios permanentes para recoger los desechos sólidos que contaminen las zonas costeras y marinas.

265. Entre las medidas regionales destacan la promoción de la cooperación regional para el intercambio de información sobre prácticas y experiencias en materia de gestión de residuos, reciclado y reutilización, así como formas más limpias de producción, y de acuerdos regionales para la gestión de los desechos sólidos. Deben adoptarse medidas a nivel internacional como la participación en mecanismos de intercambio de información sobre gestión, reciclado y reutilización de desechos y tecnologías para reducir al mínimo su producción, y la cooperación con los países que necesitan asistencia financiera, científica o tecnológica, para elaborar y poner en marcha métodos ecológicamente racionales de eliminación de desechos y alternativas a la eliminación.

ix) Programa 21 y Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo

266. En el capítulo 21 del Programa 21 se aborda la cuestión de los desechos sólidos, destacando que una gestión de los desechos ecológicamente racional debe tener en cuenta no sólo la eliminación o la recuperación en condiciones de seguridad sino también las raíces profundas del problema, como la existencia de modelos de producción y pautas de consumo no sostenibles. Los párrafos 17.24 a 17.27 contemplan medidas para hacer frente al problema de la contaminación por las actividades terrestres. En el apartado d) del párrafo 17.30 se insta a los Estados a que faciliten el establecimiento de instalaciones portuarias de recepción para la recogida de residuos químicos y de petróleo y la basura de los buques, especialmente en las zonas especiales designadas por el Convenio MARPOL, y promuevan el establecimiento de instalaciones más pequeñas en los puertos para embarcaciones de recreo y para barcos pesqueros.

267. El párrafo 22 del Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo se refiere a la prevención y reducción al mínimo de la producción de desechos y el aumento al máximo de la reutilización, el reciclado y el empleo de materiales alternativos inocuos para el medio ambiente. Por su parte, el párrafo 32 se refiere a las

fuentes terrestres, recalcando la importancia de aplicar el Programa de Acción Mundial, y el párrafo 33 a la contaminación marina procedente de los buques, afirmando que deben ratificarse y aplicarse los convenios internacionales en la materia.

c) Instalaciones de recepción

268. Para reducir los desechos procedentes de los buques es esencial que todos los puertos, incluidos los puertos para embarcaciones de recreo y para barcos pesqueros, dispongan de instalaciones adecuadas de recepción para la descarga obligatoria de los residuos. De hecho, el principal obstáculo para aplicar y hacer cumplir mejor el MARPOL es la falta o el insuficiente número de instalaciones de recepción en numerosos puertos del mundo. Este problema es especialmente agudo en los pequeños Estados insulares en desarrollo, en cuyos puertos suelen atracar buques de crucero.

269. Para resolver satisfactoriamente el problema de las instalaciones de recepción es necesario tener en cuenta los aspectos económicos y técnicos de la cuestión. Hay que hacer mayores inversiones en infraestructuras en numerosos puertos del mundo y proceder a la ordenación racional de los desechos una vez que se descargan en tierra. La OMI ha elaborado un Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias, así como Directrices encaminadas a asegurar la idoneidad de las instalaciones receptoras. También ha facilitado asistencia técnica a varios países para poner en funcionamiento las zonas especiales previstas en el MARPOL.

270. Cuando existen instalaciones portuarias de recepción de desechos adecuadas, hay que evitar que factores como el alto costo, la complejidad de los procedimientos, retrasos indebidos en los puertos, trámites superfluos, una excesiva reglamentación sanitaria o la normativa aduanera desalienten a los buques de descargar los residuos en tales instalaciones. Por ejemplo, los miembros de la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico no cobran tasas especiales por la recepción de los desechos producidos en los buques. El costo de recepción de los desechos se incluye en la tasa general que se abona por el uso del puerto¹¹⁸.

d) Mayor toma de conciencia

271. El problema ambiental de los desechos marinos no puede resolverse únicamente mediante legislación, medidas de seguridad y soluciones técnicas; es también un problema cultural que debe abordarse como tal, tomando medidas para modificar las actitudes, los comportamientos, los criterios de gestión y la educación, y con la participación de todos los sectores e intereses afectados, incluido el público en general. Iniciativas como la convocatoria de conferencias internacionales sobre desechos marinos y el estudio elaborado por el PNUMA (véase el párrafo 232) junto con otras organizaciones contribuyen a una mayor conciencia de la cuestión en los planos mundial y regional.

272. Con el fin de educar e informar a los ciudadanos y hacerles ver que pueden ser parte de la solución y no sólo del problema, numerosos países de todo el mundo llevan a cabo operaciones periódicas de limpieza, actividades que merecen aliento y apoyo.

5. Medidas para eliminar los desechos marinos

273. Entre las medidas para eliminar los desechos marinos actualmente existentes cabe mencionar las operaciones de limpieza de playas y fondos marinos y proyectos para que los barcos de pesca puedan depositar en tierra los desechos de este tipo

atrapados en sus aparejos sin tener que abonar tasas. En muchos países de todo el mundo se realizan periódicamente operaciones de limpieza. En la mayoría de los casos, son las autoridades locales o voluntarios u organizaciones no gubernamentales quienes realizan este trabajo. Entre los ejemplos de operaciones de limpieza a escala global se encuentran iniciativas como la campaña internacional de limpieza de costas y la campaña para un mundo limpio. El costo de estas operaciones puede ser cuantioso. En 1998, 64 comunidades locales de la región del Mar del Norte informaron de que cada año tenían que invertir unos 6 millones de dólares en la limpieza de sus playas a fin de proteger sus valores recreativos y estéticos y mantenerlas en buen estado para los bañistas.

6. Conclusiones

274. A pesar de la labor realizada a nivel mundial, regional y nacional, existen indicios que apuntan a que el problema de los desechos marinos va en aumento. La mala ordenación de los residuos y las deficiencias en la aplicación y ejecución de los reglamentos y normas internacionales, regionales e internos que podrían mejorar la situación, junto con la falta de conciencia respecto de este tema entre los principales interesados y la ciudadanía en general, son los principales motivos de que el problema de los desechos marinos no sólo persista sino que aparentemente está agravándose en todo el mundo.

275. Las prácticas de gestión de residuos ecológicamente racionales son un factor clave en la prevención y la reducción de los desechos marinos. Una vez generados, estos desechos deben recogerse y eliminarse adecuadamente. El costo puede reducirse con la organización de operaciones conjuntas de limpieza por los Estados de la misma región. Pero también es importante que participen todos los interesados. Los programas de recogida podrían incluir incentivos. Por ejemplo, los gobiernos podrían crear programas subsidiados de compra de redes de pesca usadas como incentivo financiero para que los pescadores las recogieran¹¹⁹.

276. Los instrumentos jurídicos mencionados más arriba establecen un marco legal para la prevención y la reducción de los desechos marinos. Lo que se necesita es mayor eficacia en la aplicación coercitiva y el cumplimiento de las normas internacionales en vigor. Ello puede facilitarse con la publicación de directrices, por ejemplo, para los sectores del turismo, la navegación de recreo y otros, y la difusión de información sobre buenas prácticas de gestión de desechos.

277. Para hacer frente al problema de los desechos marinos de origen terrestre hay que mejorar a nivel nacional y regional las actividades de ordenación en el contexto del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra. A escala regional, es preciso aplicar plena y eficazmente los protocolos regionales sobre desechos de origen terrestre. Además, al preparar esos protocolos hay que tener debidamente en cuenta esas fuentes. En el plano nacional, habría que concentrarse en la aplicación efectiva de las disposiciones del Programa de Acción Mundial relativas a la gestión de los desechos. A los efectos de una mejor aplicación del Programa, habría que estrechar la cooperación con los países que necesitan asistencia, prestándoles apoyo financiero, científico y tecnológico para la preparación y el establecimiento de métodos ecológicamente racionales de eliminación de desechos y la introducción de sistemas alternativos a la eliminación.

278. En cuanto a los efectos de los desechos marinos sobre la diversidad biológica de los océanos, los Estados deben tener en cuenta esta amenaza específica al aplicar

los instrumentos en la materia, tales como el Convenio sobre la Diversidad Biológica y al adoptar decisiones de política en la materia. La Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral (véase el párrafo 156) también puede servir de foro para el debate de la cuestión.

279. Si los puertos no cuentan con instalaciones receptoras adecuadas, no es posible evitar ni reducir eficazmente los desechos marinos procedentes de los buques. La circunstancia de que muchos puertos comerciales y deportivos no tengan instalaciones para la recepción de desechos generados por buques, con inclusión de desechos sólidos y basura o éstas sean insuficientes plantea el mayor obstáculo a la aplicación y la ejecución efectivas del anexo V del MARPOL y la entrada en vigor en varias regiones del régimen de zona especial. Los Estados necesitan asistencia técnica para tener instalaciones adecuadas de recepción de residuos en sus puertos, incluidos los de recreo y los pesqueros. La OMI ha pedido a los gobiernos que le remitan informes sobre sus experiencias con miras a identificar los problemas y elaborar un futuro plan de acción (véase el párrafo 123). Donde haya instalaciones adecuadas, es importante cerciorarse de que las tasas que se cobren no disuadan de utilizarlas.

280. Entre las medidas dirigidas a aplicar mejor los instrumentos internacionales para la prevención y la reducción de los desechos marinos de origen terrestre cabe mencionar la vigilancia más estricta de los buques, en particular los de pesca y los turísticos y recreativos, con la imposición de las correspondientes multas en caso de vertidos o descargas ilegales, que deben ser lo suficientemente elevadas como para disuadir de esas actividades, así como un control más estricto por el Estado del puerto.

281. En cuanto a los desechos marinos producidos por las actividades pesqueras, se han propuesto diversas medidas para minimizar la pérdida y el abandono de aparejos y facilitar su recuperación, incluida la instalación de sistemas GPS en los aparejos que permitan determinar su posición, el marcado obligatorio de todos los equipos de pesca y el deber de notificar su pérdida¹²⁰. También se ha sugerido que las organizaciones y los mecanismos regionales y subregionales de ordenación pesquera incorporen en sus mandatos y medidas de conservación la prohibición de deshacerse de aparejos y otros desechos conexos y la obligación de hacer todo lo posible por recuperar los aparejos perdidos¹²¹.

282. Para colmar las importantes lagunas en lo que se sabe de la situación de los desechos marinos a nivel mundial y subsanar el desequilibrio geográfico en la información disponible es necesario mejorar y consolidar los datos básicos sobre desechos marinos por medio de nuevas investigaciones y actividades de vigilancia. A estos efectos, hay que establecer estrategias para identificar los tipos, las fuentes, las cantidades, las interacciones y los grupos de usuarios más importantes, e introducir sistemas de evaluación de los aspectos socioeconómicos de los desechos marinos. También hay que instituir mecanismos de vigilancia cuando no los haya, y establecer un número limitado de indicadores marinos básicos que puedan utilizarse en todas estas actividades de modo que los datos y la información sobre las cantidades y las tendencias en el ámbito de los desechos marinos sean más coherentes y compatibles y puedan sentarse bases comunes a nivel mundial para la adopción de medidas. Las evaluaciones mundiales y regionales de la situación de los ecosistemas marinos y ribereños deben tener en cuenta los desechos marinos como una de las cuestiones más preocupantes. El servicio de intercambio de información del Programa de Acción (Global Marine Litter Information Gateway), creado con el objetivo de introducir un mecanismo mundial para el intercambio de información sobre desechos marinos de

origen terrestre, podría utilizarse también para intercambiar información sobre todas las fuentes a partir de datos facilitados por las organizaciones competentes.

283. Los desechos marinos, habida cuenta de que pueden causar contaminación transfronteriza, constituyen un problema mundial tanto como nacional. No existe una solución única para esta cuestión, que debe afrontarse con una amplia variedad de medidas integradas y con objetivos muy precisos. En consecuencia, las entidades que se ocupan del problema de los desechos marinos en distintos contextos deben cooperar para que la lucha contra ese tipo de desechos sea cabal y efectiva en los planos nacional, regional y mundial.

XI. El desastre del tsunami del Océano Índico

284. El 26 de diciembre de 2004 se produjo un terremoto de magnitud 9,3 en la escala de Richter¹²² frente a las costas de la isla de Sumatra (Indonesia) que generó un tsunami devastador e inundó amplias extensiones costeras de los países situados en torno al Océano Índico, desde Indonesia a Somalia, entre ellos Sri Lanka, la India, Maldivas, Tailandia, Myanmar, Malasia, Kenya, Madagascar, Seychelles y la República Unida de Tanzania. Un tsunami (término japonés que significa “ola en el puerto”) consiste en una serie de olas de gran tamaño, que pueden alcanzar una altura de 10 a 30 metros o incluso más en la orilla. La causa de este fenómeno es la deformación abrupta del fondo marino como consecuencia de un terremoto, un corrimiento de tierra submarino o una erupción volcánica, causando el desplazamiento vertical del agua suprayacente. Los terremotos de subducción (o terremotos tectónicos) son especialmente propensos a generar tsunamis y se producen cuando bajo las placas continentales se deslizan las placas oceánicas más densas en un proceso conocido como subducción. Ese tipo de fenómenos se produce generalmente en torno a la zona de subducción de las placas de la corteza terrestre conocida como el “anillo de fuego” en el Océano Pacífico. El masivo y devastador terremoto del 26 de diciembre de 2004 tuvo su origen en la liberación de las fuerzas que fueron acumulándose a medida que la placa de la India iba deslizándose bajo la placa de Birmania. La localización preliminar de réplicas de gran intensidad tras el gran terremoto indica que aproximadamente 1.200 kilómetros de la zona limítrofe entre las placas se deslizaron como consecuencia del terremoto¹²³. Estas conclusiones se vieron confirmadas en una reciente investigación realizada por el buque *HMS Scott* en la zona económica exclusiva de Indonesia según las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la investigación científica marina¹²⁴.

A. Efectos del tsunami

285. Se calcula que el tsunami del Océano Índico causó la muerte de unas 273.770 personas y el desplazamiento de más de 1,6 millones, además de dejar a más de medio millón de personas sin hogar¹²⁵. Destruyó la línea de la costa y causó grandes inundaciones. Los países afectados sufrieron daños materiales y pérdidas en las infraestructuras, los entornos ribereños y los ecosistemas esenciales por valor de varios miles de millones de dólares. Sectores económicos esenciales dependientes del mar, tales como la pesca y el turismo, sufrieron un fuerte impacto. Tan sólo las exportaciones en estos sectores representaban más de 30.000 millones de dólares anuales de ingreso para esos países¹²⁶.

286. El tsunami destruyó o dañó gravemente puertos pesqueros y decenas de miles de barcos de pesca; también provocó la pérdida o el deterioro de cientos de miles de aparejos de pesca; la destrucción de miles de nasas y criaderos de peces y daños serios en plantas procesadoras de productos acuícolas y pescado. Como consecuencia, se teme que las exportaciones de pescado y productos del pescado en los países afectados disminuyan a corto plazo y que la producción de la zona se reduzca hasta un 90%, lo que incidirá en la seguridad alimentaria de la población local¹²⁷. Para muchos habitantes de las comunidades ribereñas, la pesca es la única fuente de sustento e ingresos.

287. La infraestructura marítima, como puertos, instrumentos de ayuda a la navegación y estaciones terrestres de GPS, también sufrieron daños a causa del tsunami. Así por ejemplo, en el Estrecho de Malacca miles de instrumentos de ayuda a la navegación, como boyas sujetas con anclas de campana, fueron desplazados por las olas, con el consecuente peligro de señalar posiciones falsas¹²⁸. La Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM) y la Organización Hidrográfica Internacional han comenzado la labor de evaluación detallada de los daños causados en los puertos y los canales de aproximación, los canales de navegación y los instrumentos de ayuda a la navegación en las zonas afectadas por el tsunami.

288. La gran intensidad del tsunami y la ola de depósitos y desechos que generó daño arrecifes de coral, praderas de algas, manglares y ecosistemas asociados. En el caso de los arrecifes de coral, algunas zonas parecen haber sufrido daños muy graves, mientras que otras se salvaron o podrían recuperarse en un plazo de cinco a diez años¹²⁹. En general, la mayoría de los países perjudicados sufrieron en mayor o menor medida problemas ambientales similares a causa del tsunami. Los desechos generados por el tsunami son una amenaza para la salud humana y los procesos ecológicos. Las aguas costeras han quedado contaminadas como consecuencia de los daños en las redes de recogida y tratamiento de desechos, así como también en las instalaciones industriales.

289. Las evaluaciones ambientales hechas después del tsunami han revelado que los ecosistemas ribereños, incluidos los arrecifes de coral, los bosques de mangle y las praderas de algas, actuaron como barrera natural, salvando de la destrucción al menos parcialmente la costa de algunos países. Tanto en Tailandia como en Maldivas, los extensos arrecifes existentes en sus costas redujeron los efectos del tsunami, con lo que sus pérdidas fueron menores que las registradas en otras zonas. Por desgracia, los arrecifes, las dunas de arena y los manglares de muchas zonas del Océano Índico, que cumplen una función protectora, han sido destruidos por el desarrollo económico, el turismo y la acuicultura. En consecuencia, muchas comunidades costeras se vieron privadas de estas barreras frente al tsunami. La defensa del medio ambiente es esencial para la protección de la vida humana.

B. Reacción al desastre causado por el tsunami

290. En vista de la enorme pérdida de vidas humanas y la destrucción masiva ocasionada por el tsunami del Océano Índico, la comunidad internacional actuó con rapidez para hacer frente a la crisis humanitaria inmediata, establecer un sistema de alerta temprana e iniciar las obras de rehabilitación y reconstrucción. Muchos Estados, organizaciones internacionales, organizaciones no gubernamentales y entidades

privadas hicieron contribuciones o prometieron aportar recursos para la labor humanitaria y de socorro¹³⁰.

1. Sistemas de alerta temprana

291. La alerta temprana y la preparación son fundamentales para evitar que fenómenos peligrosos se conviertan en desastres. Los mensajes de alerta claros y oportunos, junto con una idea clara de cómo actuar, pueden determinar la diferencia entre la vida y la muerte, entre la supervivencia económica y la ruina de personas o comunidades. En el caso del tsunami del Océano Índico, el hecho de que inicialmente se subestimara la magnitud del terremoto impidió que se diera la alarma a tiempo. En distintos foros mundiales y regionales, la Asamblea General¹³¹ entre ellos, se subrayó la necesidad urgente de establecer sistemas de alerta temprana en los ámbitos mundial y regional.

292. En la reunión extraordinaria de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental celebrada en Indonesia el 6 de enero de 2005, se pidió, entre otras cosas, que se estableciera un sistema regional de alerta temprana en el Océano Índico y la región del Asia sudoriental. En la subsiguiente Reunión Ministerial sobre la cooperación regional en materia de sistemas de alerta temprana, celebrada en Bangkok el 29 de enero de 2005, se decidió adoptar medidas inmediatas y prácticas para aumentar la capacidad de alerta temprana en el Océano Índico y el Asia sudoriental y cooperar para establecer arreglos provisionales de alerta temprana y reforzar y modernizar los sistemas nacionales, avanzando al mismo tiempo hacia un sistema regional coordinado. La Reunión Ministerial decidió que para junio de 2005 debía establecerse un sistema regional de alerta temprana en el marco de una estrategia internacional de las Naciones Unidas coordinada por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).

293. La Conferencia Mundial sobre la Reducción de los Desastres, celebrada en Kobe (Japón) del 19 al 22 de enero de 2005, aprobó una declaración común sobre el desastre en el Océano Índico (A/CONF.206/6, anexo II) que reconocía la necesidad de aprovechar la experiencia de los sistemas existentes de alerta temprana de los maremotos del Océano Pacífico, haciendo uso de los mecanismos de coordinación de que disponen la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y otras organizaciones internacionales y regionales competentes. No obstante, en la Conferencia también se contempló la posibilidad de establecer un sistema de alerta temprana en el Océano Índico con carácter provisional, en el cual participarían la Agencia Meteorológica Japonesa y el Sistema de Alarma de los Tsunamis del Pacífico de la COI¹³², y que daría información y señales de alerta a partir de la información obtenida de sus actividades de vigilancia a las autoridades nacionales de la región del Océano Índico.

294. Se decidió también en la Conferencia que para junio de 2007, de ser posible, debía establecerse un programa internacional de alerta temprana que comprendería no sólo los tsunamis sino también todas las demás amenazas, como los grandes temporales y los ciclones. Para coordinar las numerosas iniciativas propuestas por organizaciones y países, la COI fue anfitrión en París del 3 al 8 de marzo de 2005 de una reunión internacional dedicada al establecimiento en el Océano Índico de un sistema de alerta contra tsunamis y de atenuación de sus efectos, en un marco mundial, con el objetivo de elaborar un proyecto de plan de trabajo y un calendario para el establecimiento en el Océano Índico de un sistema de este tipo así como de un proyecto de plan para la creación de otro sistema contra los tsunamis a escala mundial.

295. En la reunión de pequeños Estados insulares en desarrollo, celebrada en Mauricio en enero de 2005 se insistió también en la necesidad de un sistema de alerta temprana para desastres naturales. Los delegados convinieron en que el establecimiento de un sistema de alerta temprana era crucial y en que para reducir la vulnerabilidad no bastaba la tecnología, telecomunicaciones y boyas marinas, por ejemplo, sino que también se necesitaban iniciativas comunitarias de educación y capacitación.

296. En la reunión de un grupo de expertos celebrada en Barbados en febrero de 2005 se examinó la posibilidad de establecer un sistema de alerta temprana de los tsunamis en el Caribe. El grupo pasó revista a las redes de vigilancia existentes en la región y a los acuerdos para el intercambio de datos y preparó un programa de acción para el futuro. Con el levantamiento de mapas de inundaciones por tsunamis, otros grupos de trabajo determinarán el riesgo para las comunidades ribereñas y diseñarán además programas de educación y comunicación a largo plazo.

297. La comunidad internacional ha subrayado la importancia crucial de que los sistemas de alerta temprana cuenten con mecanismos de telecomunicaciones eficaces para evitar la pérdida de vidas humanas y facilitar la labor de rescate y socorro. La OMI ha propuesto, entre otras cosas, que en la difusión de alertas sobre tsunamis, especialmente entre buques y barcos de pesca, se aproveche la infraestructura de comunicaciones por radio y por satélite que ella utiliza para distribuir información sobre seguridad marítima. La Organización Meteorológica Mundial aportará su sistema mundial de telecomunicación para la recopilación y la difusión de datos.

298. Para reaccionar mejor frente a un desastre de modo de evitar la pérdida de vidas humanas y prestar ayuda a los supervivientes, el 8 de enero de 2005 entró en vigor el Convenio de Tampere sobre el suministro de recursos de telecomunicaciones para la mitigación de catástrofes y las operaciones de socorro en casos de catástrofe, que ha levantado las barreras normativas que se interponían a la utilización de recursos de telecomunicaciones en casos de desastre¹³³. A partir de ahora las operaciones de rescate de las víctimas serán más rápidas y eficaces, puesto que las telecomunicaciones son esenciales en la coordinación de complicadas operaciones de rescate y socorro.

299. La asistencia ofrecida por los Estados en apoyo de los sistemas de alerta temprana incluye: a) la ayuda en la preparación de una base de datos de las Naciones Unidas sobre desastres; b) la entrega de nuevas boyas para la detección de tsunamis mediante el Sistema Mundial de Sistemas de Observación de la Tierra; y c) la formación de expertos en desastres en los países en desarrollo. Así por ejemplo, del 22 al 24 de febrero de 2005 se celebró en Japón un seminario organizado por la Estrategia Internacional para la Reducción de los Desastres con el objetivo de dar información operacional y técnica sobre cómo funciona un sistema de alerta temprana a nivel nacional a autoridades administrativas¹³⁴.

2. Reconstrucción y rehabilitación

300. Por más que los desastres naturales afecten a todos los países, sus efectos son desproporcionadamente más graves en los países en desarrollo, incluidos los pequeños Estados insulares en desarrollo. Las consecuencias catastróficas para las zonas costeras, el medio ambiente y los distintos sectores económicos del tsunami del Océano Índico no sólo hicieron que millones de personas de la región perdieran sus hogares y posesiones, sino también los medios de sustento para sus familias. En

consecuencia, la recuperación económica y la creación de empleo son dos de las prioridades más urgentes, una vez que empieza a remitir la necesidad de ayuda de emergencia. Muchos Estados y organizaciones están prestando apoyo en la reconstrucción y la rehabilitación de las zonas afectadas.

Planificación y desarrollo de las zonas ribereñas

301. En la reunión de los pequeños Estados insulares en desarrollo celebrada en Mauricio en enero de 2005 se subrayó la importante función que cabe a ciertos elementos naturales, como los arrecifes de coral y los manglares, en la protección de las islas pequeñas y las zonas costeras bajas frente a mares agresivos y destructivos. Los Gobiernos convinieron en que debían adoptarse nuevas medidas para conservar estos ecosistemas esenciales, por ejemplo mejorando la evaluación del impacto ambiental de la urbanización de las zonas costeras. El PNUMA ha recalcado que la devastación ambiental causada por el tsunami abre una oportunidad de reconstruir de manera que preserve los recursos naturales y en beneficio de las comunidades locales, que fueron las que en mayor grado sufrieron los efectos del desastre¹³⁵. En febrero de 2005 se celebró en Egipto una reunión sobre la gestión de la rehabilitación de las zonas costeras en la región afectada por el tsunami, con el objetivo de discutir principios básicos para la reconstrucción y la rehabilitación de estas áreas en el marco más amplio de la gestión integrada de las zonas costeras y dar información sobre mecanismos e instrumentos normativos conexos dirigidos a reducir los efectos de futuros desastres. Se presentó en la reunión un documento que enunciaba una serie de principios clave para orientar la reconstrucción de las costas afectadas por el tsunami¹³⁶.

302. En Tailandia, grupos ecologistas y algunos profesionales del sector turístico están denunciando la construcción indiscriminada en playas afectadas por el tsunami y recomiendan una regulación estricta de esas edificaciones para disminuir la presión sobre el medio ambiente y preservar el entorno de las islas. Funcionarios y autoridades locales han indicado su intención de regular más estrictamente la construcción en las playas¹³⁷.

Turismo

303. En Maldivas, país cuya economía depende fuertemente del sector turístico, el Gobierno ha creado un programa denominado “Adopte una isla” para tratar de persuadir a las empresas a que absorban parte del costo de rehabilitación y realojamiento de los 12.000 desplazados por el desastre¹³⁸.

304. La Organización Mundial del Turismo ha aprobado el Plan de Acción de Phuket para promover el regreso de los turistas a Tailandia, Sri Lanka, Maldivas e Indonesia. El Plan se centra en proteger el empleo en el sector turístico, relanzar empresas relacionadas con el turismo y aumentar el número de visitantes. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) indicó que, puesto que el tsunami había tenido repercusiones negativas en el empleo y en los modos de vida sostenibles, las medidas comerciales inmediatas debían centrarse en la recuperación socioeconómica e incluir elementos específicos para revitalizar la industria y la infraestructura del turismo¹³⁹.

El Sector pesquero

305. La FAO ha elaborado y se propone distribuir un Atlas de las zonas de Asia afectadas por el tsunami. Ha establecido además, un fondo especial para actividades de emergencia y rehabilitación, que ha sido muy importante para prestar asistencia con rapidez a gobiernos e instituciones financieras internacionales en la evaluación de los daños y perjuicios sufridos por la agricultura y la pesca. Tras su primera evaluación de los graves daños ocasionados al sector pesquero de los países ribereños del Océano Índico, la FAO ha hecho un esfuerzo concertado por prestar asistencia en los sectores de la pesca y la acuicultura de los países afectados a través de medidas de socorro y rehabilitación. La FAO se propone ayudar a Indonesia, Maldivas, Myanmar, Seychelles, Somalia, Sri Lanka y Tailandia, según sus necesidades respectivas, a reparar y reconstruir su infraestructura pesquera, por ejemplo puertos y criaderos de peces, a reparar y reubicar buques y aparejos de pesca, y en el socorro y la rehabilitación de las comunidades pesqueras afectadas, mediante la prestación de asistencia financiera y formación.

Infraestructura marítima

306. La OMI ha subrayado la importancia estratégica de que los puertos, instrumentos de ayuda a la navegación y otros elementos fundamentales de la infraestructura marina se encuentren en buen estado de funcionamiento lo antes posible, tanto para facilitar la recuperación a medio y largo plazo de las zonas afectadas como para que la ayuda a corto plazo pueda llegar por mar de manera eficaz y segura. Además, ha elaborado un plan conjunto para las medidas que tomará en el futuro junto con la Asociación Internacional de Señalización Marítima y la Organización Hidrográfica Internacional. Esas tres organizaciones, junto con la Organización Meteorológica Mundial, se dedicarán primordialmente a garantizar la integridad de la infraestructura marítima para salvaguardar la seguridad de la navegación de los buques, incluidos los que transportan suministros de ayuda muy necesarios¹⁴⁰.

Medio ambiente

307. En la Conferencia Mundial sobre la Reducción de los Desastres se debatió el papel central que cabe a un medio ambiente saludable en la reducción a largo plazo del riesgo de desastres. Del Marco de Acción de Hyogo para 2005-2015 (A/CONF.206/L.2/Rev. 1*) se desprende que el riesgo de desastre aumenta cuando a las amenazas se suman, entre otras cosas, factores de vulnerabilidad ambiental. En consecuencia, para reducir los factores de riesgos subyacentes, los recursos ambientales y naturales deben usarse y ordenarse en forma sostenible y los ecosistemas frágiles (arrecifes de coral por ejemplo) deben ser objeto de una ordenación adecuada.

308. Inmediatamente después del tsunami, el PNUMA estableció un Equipo de Tareas sobre el maremoto de Asia meridional, que ayuda a las autoridades nacionales de los países afectados y a las Naciones Unidas en la evaluación y solución del impacto ambiental del desastre, poniendo a su disposición sus conocimientos sobre el medio ambiente y movilizándolo y coordinando la labor internacionales en este sector. Entre otras cosas, el Equipo de Tareas moviliza la asistencia ambiental inmediata, integrando las necesidades ambientales a corto plazo en el llamamiento de emergencia. Otro de los objetivos es incluir la evaluación y la recuperación ambiental en la reconstrucción de las zonas afectadas. El PNUMA también ha respondido a las peticiones de asistencia de la mayoría de los países afectados para emprender evaluaciones

de los daños ambientales, en los arrecifes de coral, por ejemplo, y formular planes de acción para resolver los problemas del medio ambiente y establecer capacidad de alerta temprana.

309. El Centro Mundial de Vigilancia de la Conservación del PNUMA proporcionará instrumentos de teledetección y apoyo a los sistemas de información geográfica en la evaluación de los efectos sobre la biodiversidad, especialmente en los arrecifes de coral, las líneas de la costa y las zonas protegidas. El PNUMA también promoverá y apoyará el desarrollo de una estrategia de ordenación de los desechos y la elaboración de material de orientación, especialmente para hacer frente de forma inmediata a la ordenación de desechos.

310. Entre las restantes organizaciones que actualmente prestan asistencia a los países afectados cabe mencionar a la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN), que ha creado un grupo de trabajo de alto nivel encargado de buscar soluciones a los efectos devastadores del tsunami del Océano Índico, haciendo hincapié en la evaluación de los daños y la rehabilitación de los entornos costeros.

XII. Cooperación y coordinación internacionales

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

311. En virtud de su resolución 54/33 la Asamblea General decidió establecer un proceso abierto de consultas officiosas para facilitar el examen anual, de una manera efectiva y constructiva, de los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos y el derecho del mar. En su resolución 57/141, la Asamblea General decidió continuar el proceso de consultas durante tres años más y en su sexagésimo período de sesiones, examinará la eficacia y la utilidad del proceso. De conformidad con el párrafo 3 e) de su resolución 54/33 y tras celebrar consultas con los Estados Miembros, el Presidente de la Asamblea General mediante carta de fecha 10 de diciembre de 2004, volvió a nombrar al Sr. Felipe H. Paolillo (Uruguay) y al Sr. Philip Burgess (Australia) copresidentes de la sexta reunión del proceso consultivo, que tendrá lugar del 6 al 10 de junio de 2005.

312. De conformidad con la resolución 59/24 de la Asamblea General, la sexta reunión del proceso consultivo centrará sus debates en la pesca y su contribución al desarrollo sostenible y en los desechos marinos, así como en las cuestiones examinadas en reuniones anteriores.

B. Proceso ordinario para la evaluación mundial del estado del medio marino y la presentación de informes al respecto, incluidos los aspectos socioeconómicos

313. En la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible se decidió, según lo dispuesto en el párrafo 36 b) del Plan de Aplicación de las Decisiones de Johannesburgo³⁴ establecer, a más tardar en 2004, un procedimiento en el marco de las Naciones Unidas para la presentación periódica de informes sobre el estado del medio marino, y la evaluación de éste en el plano mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos actuales y previsibles, basándose en las evaluaciones regionales existentes (el proceso

ordinario). La Asamblea General hizo suya esta petición en la resolución 57/141 y en la resolución 58/240 pidió al Secretario General que organizara un grupo de expertos, un curso práctico internacional sobre el proceso ordinario y una reunión intergubernamental para establecerlo oficialmente. En el curso práctico, que tuvo lugar en junio de 2004, se consideró prematuro celebrar una reunión intergubernamental en 2004 como había pedido la Asamblea General (véase A/59/126, párr. 16).

314. Durante el debate sobre el tema relativo a los océanos y el derecho del mar en el quincuagésimo noveno período de sesiones de la Asamblea General, los Estados reafirmaron la importancia de establecer un proceso ordinario como importante mecanismo para impulsar la investigación y la recopilación de información y proteger así el medio ambiente marino y la biodiversidad. Aunque se logró un acuerdo sobre la necesidad de concentrarse en la fase inicial y en particular en la “evaluación de evaluaciones” (véase A/AC.271/PW.1, párrs. 8 a 11), se llegó también a la conclusión de que no existía un consenso que permitiese iniciar la fase preparatoria del proceso. En consecuencia, en el párrafo 86 de la resolución 59/24 la Asamblea General decidió convocar un segundo curso práctico internacional para seguir examinando las cuestiones relativas al establecimiento del proceso. Este curso se celebrará del 13 al 15 de junio de 2005.

C. Red para los océanos y las zonas ribereñas

315. La primera reunión de la red para los océanos y las zonas ribereñas (ONU-Océanos) se celebró en París, en la sede de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) los días 25 y 26 de enero de 2005, con la asistencia de representantes del Convenio sobre la Diversidad Biológica, la FAO, el Organismo Internacional de Energía Atómica, la OMI, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, el PNUD, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial, la Organización Meteorológica Mundial y el Banco Mundial. El Sr. Patricio Bernal de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y la Sra. Anne Rogers, del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, fueron elegidos respectivamente y por un período de dos años Coordinador y Coordinadora Adjunta de la red.

316. El objetivo de ONU-Océanos consiste en fomentar la cooperación y la coordinación entre las secretarías de las organizaciones e instituciones internacionales competentes en el ámbito de las actividades relativas a los océanos y, en particular: a) coordinar y armonizar las actividades de los organismos relacionadas con los océanos; b) examinar los programas y las actividades e identificar los problemas que deben resolverse a fin de actualizar y enriquecer la relación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Programa 21; c) proceder a la ordenación integrada de los océanos a nivel internacional; d) llevar a cabo actividades conjuntas para hacer frente a nuevos problemas y desafíos, como la evaluación del medio marino, mundial la gobernanza de los océanos a nivel regional y la elaboración de directrices para aplicar un enfoque basado en los ecosistemas.

317. ONU-Océanos ha de funcionar como mecanismo flexible para pasar revista a las actividades conjuntas y simultáneas que se llevan a cabo y de apoyo a los correspondientes debates en el proceso consultivo. Está previsto que ONU-Océanos se reúna una vez al año conjuntamente con el proceso consultivo, con la posibilidad de

celebrar reuniones especiales en caso necesario. Para reducir al mínimo las necesidades de recursos financieros y humanos, ONU-Océanos tendrá una “secretaría distribuida” de modo que la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar actuará como “secretaría organizadora” y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental como “secretaría ejecutiva”.

318. ONU-Océanos promoverá iniciativas con plazos prefijados y mandatos bien definidos por conducto de grupos de trabajo especiales abiertos a la participación de organizaciones no gubernamentales y otros interesados internacionales, según sea necesario. Los grupos de trabajo, coordinados por una institución directiva con mandato y actividades en las cuestiones concretas que se examinen, fomentarán la colaboración en las actividades conjuntas actuales y futuras. Se establecerán cuatro grupos de trabajo: el Grupo de Trabajo sobre la acción tras el tsunami (presidido por la COI), el Grupo de Trabajo sobre el proceso ordinario (División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar), el Grupo de Trabajo sobre la biodiversidad en las zonas marítimas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional (Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica) y el Grupo de Trabajo sobre el segundo examen intergubernamental del Programa Mundial de Acción (Oficina de Coordinación del Programa). La próxima reunión de ONU-Océanos tendrá lugar conjuntamente con el proceso consultivo los días 2 y 3 de junio de 2005.

XIII. Conclusiones

319. **El futuro de los océanos depende del impulso de la investigación científica sobre los procesos oceánicos, la aplicación efectiva de los instrumentos internacionales que regulan las distintas actividades que se llevan a cabo en los océanos y un planteamiento amplio e integrado de la ordenación de los océanos. Sin embargo, como se indica en el presente informe, los mares y océanos están amenazados por el cambio climático, desastres naturales, la degradación ambiental, el agotamiento de las pesquerías, la pérdida de biodiversidad y un control ineficaz por el Estado del pabellón. Para hacer frente a estos peligros y lograr la seguridad y la sostenibilidad de los océanos, incluidas las metas internacionalmente aceptadas que se enuncian en los objetivos de desarrollo del Milenio, se sugiere que la comunidad internacional adopte una serie de medidas concertadas:**

a) **Puesto que la seguridad depende del imperio de la ley, los Estados deben ratificar y aplicar plenamente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos relacionados con los océanos, poniendo en práctica y haciendo cumplir estrictamente sus disposiciones;**

b) **Dado que la falta de un control efectivo por el Estado del pabellón puede suponer una amenaza para la seguridad de la navegación y el medio marino y causar la sobreexplotación de los recursos marinos, habría que instar a los Estados a que ejercieran un control efectivo sobre sus buques y no matricularan aquellos sobre los que no pudieran ejercer ese control;**

c) **Habría que alentar a los Estados a adoptar nuevas medidas para hacer frente a la amenaza del cambio climático y sus efectos colaterales, como el aumento del nivel del mar y la decoloración de los corales;**

d) Para hacer frente a la constante degradación del medio marino producto de las actividades de origen terrestre, los Estados deben redoblar sus esfuerzos por aplicar el Programa de Acción Mundial;

e) A fin de resolver el problema persistente de los desechos marinos, además de proceder a una aplicación efectiva de los instrumentos internacionales en la materia, los Estados deberían promover prácticas ecológicamente racionales de gestión de los desechos, cerciorarse de que haya instalaciones de recepción adecuadas y adoptar medidas resueltas para eliminar los desechos marinos procedentes de la pesca;

f) Para hacer frente al muy grave problema del agotamiento de las pesquerías, los Estados deberían:

i) Actuar con urgencia y adoptar medidas innovadoras para eliminar los problemas de la sobrepesca y la pesca ilícita, no reglamentada y no declarada;

ii) Mejorar el marco jurídico y normativo en que opera la pesca a pequeña escala; y

iii) Prestar asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo para mejorar la gobernanza de los recursos naturales marinos sujetos a sus jurisdicciones respectivas;

g) Con respecto a la biodiversidad marina, los Estados deberán apoyar la labor que se lleva a cabo en diversos foros para evitar que se sigan destruyendo ecosistemas marinos con las pérdidas conexas de biodiversidad y deberían asimismo estar dispuestos a participar en los debates sobre la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina en el Grupo de Trabajo Especial de composición abierta establecido por la Asamblea General (véase el párrafo 149 *supra*);

h) Para comprender mejor los procesos oceánicos y el medio marino, los Estados deberán hacer un esfuerzo concertado por poner en marcha la fase inicial del proceso ordinario para la evaluación mundial del estado del medio ambiente marino, y la presentación de informes al respecto.

Notas

¹ Para mayor información sobre el 14° período de sesiones, véase el documento CLCS/42. Véase una sinopsis de los seis primeros años de trabajo de la Comisión en A/59/62, párrs. 83 a 109.

² El Brasil hizo su presentación el 17 de mayo de 2004, véase A/59/62/Add.1, párr. 19.

³ En relación con la carta de la Representante Permanente Adjunta de los Estados Unidos de América, la Comisión observó que, de conformidad con el Anexo II de la Convención y con su reglamento, tenía que examinar comunicaciones de Estados que no fueran los que hacían la presentación únicamente en el caso de controversias entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente o en otros casos de controversias terrestres o marítimas no resueltas. En consecuencia, la Comisión llegaba a la conclusión de que la Subcomisión no debía tener en cuenta el contenido de la carta. Después del 14° período de sesiones, la Representante Permanente Adjunta de los Estados Unidos de América comunicó al Asesor Jurídico que su Gobierno estaba decepcionado por la decisión de la Comisión y que, en particular, los Estados Unidos pedían a ésta que reconsiderara sus conclusiones, aduciendo que, según el reglamento, la Comisión y la subcomisión debían examinar las observaciones atinentes a las notas verbales que

hayan presentado terceros Estados en relación con los datos consignados en el resumen y no sólo las atinentes a controversias entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente o controversias de otra índole. Se puede consultar esta correspondencia en el sitio de la División en Internet, www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_bra.htm.

- ⁴ En el párrafo 31 de la resolución 59/24, la Asamblea General pidió al Secretario General que le presentase, en su sexagésimo período de sesiones, propuestas relativas al mejor modo de atender a las necesidades de la Comisión, teniendo en cuenta la necesidad de contar con instalaciones ampliadas que fueran suficientes para absorber el volumen de trabajo proyectado de la Comisión.
- ⁵ La correspondencia cursada por los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Japón y Timor-Leste se puede consultar en el sitio de la División en Internet en www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_aus.htm.
- ⁶ *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 corrección), vol. I: *Resoluciones aprobadas por la Conferencia*, resolución 1, anexo II.
- ⁷ UNCTAD/GDS/DMFAS/2003/1, pág. 4, se puede consultar en Internet en www.unctad.org/en/docs/gdsdmfqs2003/_en.pdf.
- ⁸ Se puede consultar más información relativa a los fondos fiduciarios www.un.org/Depts/los/.
- ⁹ Se aprobaron enmiendas al Código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (resolución MSC.173(79)), los Códigos Internacionales de seguridad para las naves de gran velocidad de 1994 y 2000 (resoluciones MSC.174(79) y MSC.175(79)), el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (resolución MSC.176(79)), el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (resolución MSC.177(79)), el Código Internacional para el transporte seguro de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alto grado de radiactividad a bordo de buques (resolución MSC.178(79)) y el Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (resolución MSC.179(79)).
- ¹⁰ Véanse las resoluciones MSC.181(79), MSC.182(79), MSC.183(79), MSC.184(79), MSC.185(79), MSC.186(79) y MSC.187(79).
- ¹¹ Documento de la OMI MSC79/23, párr. 4.12.
- ¹² Cámara Naviera Internacional/Federación Naviera Internacional *Mariscene* 31, invierno de 2005.
- ¹³ Véase la presentación de los Estados Unidos al Grupo de Trabajo especial de expertos conjunto OMI/OIT sobre el trato equitativo de la gente de mar en caso de accidente marítimo en su primer período de sesiones, documento de la OMI IMO/ILO/WGFTS 1/6/3.
- ¹⁴ Los informes de la Conferencia se pueden consultar en el sitio de la OIT en Internet: www.ilo.org/public/english/standards/relm/maritime/.
- ¹⁵ El informe V (1) se puede consultar en el sitio de la OIT en Internet en: www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc93/pdf/rep-v-1.pdf.
- ¹⁶ Informe del grupo de trabajo OMI/OIT sobre el trato equitativo de la gente de mar, documento de la OMI IMO/ILO/WGFTS 1/11.
- ¹⁷ La edición de 1996 (enmendada en 2003) del Reglamento fue publicada en 2004. Tras una revisión ulterior de este Reglamento, la Junta de Gobernadores aprobó la publicación de la edición de 2005. Los cambios aprobados para esta edición serán incluidos en la edición de 2005 del modelo de reglamento de las Naciones Unidas e incorporados luego en las ediciones de 2007 de los reglamentos internacionales aéreos, marítimos, viales y ferroviarios que entrarán en vigor el 1° de enero de 2007.

- ¹⁸ El texto de los planes de acción y de la resolución del OIEA se puede consultar en el sitio del OIEA en Internet: www.iaea.org.
- ¹⁹ En el documento del OIEA GOV/INF/2004/9-GC(48)/INF/5, que se puede consultar en www.iaea.org/About/Policy/CC/CC48/Documents/gc48inf.5.pdf figura una sinopsis del régimen modernizado de responsabilidad nuclear del OIEA, esto es, el protocolo de 1997 para enmendar la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares y la Convención sobre indemnización complementaria por daños nucleares. Se pueden consultar textos explicativos en www.iaea.org/About/Policy/GC/GC48/Documents/gc48inf-5explanatorytexts.pdf.
- ²⁰ Información proporcionada por la Secretaría de la Comunidad del Pacífico.
- ²¹ Comunicado del 35° Foro de las Islas del Pacífico, Apia (Samoa), 5 a 7 de agosto de 2004. Véase el comunicado de prensa 56-04 de la secretaría del Foro de las Islas del Pacífico en www.forumsec.org.fj/docs/Communique/2004%20Communique.pdf.
- ²² La Estrategia de Mauricio fue aprobada el 14 de enero de 2005 en la Reunión Internacional para examinar la ejecución del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo y se puede consultar el proyecto en el documento A/CONF.207/CRP.7.
- ²³ No se ha decidido todavía si el código se referirá únicamente a instrumentos obligatorios.
- ²⁴ Discurso inaugural del Secretario General de la OMI ante el 79° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, documento MSC79/23, pág. 9, de la OMI.
- ²⁵ Guía relativa a la aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el código ISPS (MSC/Circ.1132); guía provisional sobre autoevaluación voluntaria por los gobiernos contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias (MSC/Circ.1131), que incluye un cuestionario de autoevaluación para ayudar a los gobiernos contratantes del Convenio SOLAS en la aplicación y la adhesión a los requisitos del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el código ISPS); un recordatorio de la obligación de notificar a los Estados del pabellón a ejercer medidas de control y cumplimiento (MSC/Cir.1133) una circular revisada del CSM sobre alertas falsas de seguridad y alertas dobles de peligro y seguridad (MSC/Cir.1109/Rev.1).
- ²⁶ Véase en general *Special press summary: Australia's Maritime Identification Zone*, 21 de diciembre de 2004, preparado por el *Pacific Virtual Information Center*, el resumen en <http://www.vic-info.org>. Incluye además el comunicado de prensa del primer Ministro de Australia, John Howard, relativo a la zona.
- ²⁷ Véase el documento LEG 89/16, y el informe del grupo de trabajo, en LEG/SUA/A/WG.2/4.
- ²⁸ Oficina Marítima Internacional, *Informe anual sobre incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques* (2004).
- ²⁹ Informe del Sindicato nacional de funcionarios del transporte marítimo, aviación y naviero, con la perspectiva de gente de mar respecto de la amenaza inaceptable planteada a la navegación marítima y de la forma en que la gente de mar considera que se podría enfrentar el problema, disponible en el sitio en la Web de NUMAST, www.numast.org.
- ³⁰ El Gobierno japonés espera que ese acuerdo refuerce las actividades contra la piratería en Asia, especialmente en los estrechos de Malaca y Singapur, y se transforme en un modelo importante de cooperación regional en Asia (Ministerio de Relaciones Exteriores del Japón, conferencia de prensa de 12 de noviembre de 2004), en www.mofa.go.jp/announce/press/2004/11/1112.html.
- ³¹ Véase *United Nations launch container programme against illicit trafficking*, comunicado de prensa UNIS/NAR/863, de 21 de octubre de 2004, en www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2004/unisnar863.html. Se suministra un vínculo electrónico a una presentación del Programa de Fiscalización de Contenedores en PowerPoint.
- ³² PNUMA, *Global Environment Outlook 3* (Earthscan Publications, 2002).
- ³³ Aprobado por la Conferencia Intergubernamental celebrada en Washington, D.C., en noviembre de 1995. El texto figura en el documento A/51/116, anexo II.

- ³⁴ *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.
- ³⁵ Véase el sitio en la Web del Programa de Acción Mundial en: www.gpa.unep.org/pollute/sewage.htm.
- ³⁶ Actuaciones del Consejo de Administración del PNUMA/Foro Ambiental Mundial a nivel ministerial, octavo período extraordinario de sesiones, celebrado en Jeju (República de Corea), 29 a 31 de marzo de 2004, UNEP/GCSS.VIII/8, anexo II. La Iniciativa de Jeju, preparada por el Presidente y los moderadores del Consejo de Administración del PNUMA/Foro Ambiental Mundial a nivel ministerial en su octavo período extraordinario de sesiones, es un resumen del debate interactivo y rico de ministros y otros jefes de delegación que asisten a la reunión más que un consenso relativo a todos los aspectos.
- ³⁷ El Plan de acción estratégico sobre las aguas residuales urbanas fue preparado por el PNUMA, la Organización Mundial de la Salud, el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos y el Consejo de colaboración para el abastecimiento de agua potable y el saneamiento. El texto figura en www.gpa.unep.org/pollute/documents/SAP/SAP%20Wastewater.pdf.
- ³⁸ En el sitio en la Web de la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial, www.fao.org/gpa/nutrients/nutintro.htm, se sugieren medidas que se pueden adoptar en los planos nacional, regional y mundial.
- ³⁹ Los principios clave formulados con arreglo al Programa de alteración física y destrucción de hábitat respecto de cada uno de sus sectores se presentan en el sitio en la Web de la Oficina de Coordinación del PNUMA/Programa de Acción Mundial, <http://padh.gpa.unep.org>.
- ⁴⁰ Se puede encontrar un informe del Programa de Acción Mundial al respecto en <http://www.gpa.unep.org/pollute/documents/SAP/WET/UNEP%20WS%20Targets%20RS%20section3.doc>.
- ⁴¹ Las directrices que figuran en la resolución MEPC.120(52), entrarán en vigor el 1° de enero de 2007.
- ⁴² Otras zonas designadas como zonas marinas especialmente sensibles son la Gran Barrera de Arrecifes (Australia) (1990), el Archipiélago Sabana-Camagüey (Cuba) (1997), la Isla Malpelo (Colombia) (2002), los alrededores de los Cayos de la Florida (Estados Unidos) (2002), el Mar de Wadden (Dinamarca, Alemania, Países Bajos) (2002), y la Reserva Nacional de Paracas (Perú) (2003). El Comité de Protección del Medio Marino ha aprobado en principio el Estrecho de Torres (Australia y Papua Nueva Guinea), el Mar Báltico (salvo las aguas rusas), las aguas de las Islas Canarias (España) y el Archipiélago de las Galápagos (Ecuador).
- ⁴³ La revisión de las Directrices se basa en la propuesta de los Estados Unidos (MEPC 52/8). Se toman en cuenta otras presentaciones que figuran en los documentos MEPC 52/8/1, MEPC 52/8/2, y MEPC 58/8/3 y MEPC 52/8/4, así como los debates y las instrucciones dadas en MEPC 52/24, párrs. 8.14 a 8.34 y anexo XV.
- ⁴⁴ Véase información relativa al Convenio en A/59/62, párrs. 179 a 181.
- ⁴⁵ Véase el informe de la Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres sobre su 26° período de sesiones, documento de la OMI LC.26/15.
- ⁴⁶ Comisión Europea, Dirección General de Energía y Transporte, *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry: A study on the implications of the accelerated phase out scheme of single hull tankers proposed by the EU for the world ship scrapping and recycling industry*, junio de 2004, pág. 11.
- ⁴⁷ *United Nations Treaty Series*, vol. 1673, pág. 57.
- ⁴⁸ Se estima que en los próximos cinco años se desguazarán unos 2.000 buques cisterna de casco único. Comisión Europea, Dirección General de Energía y Transporte, *supra*, llamada 46.
- ⁴⁹ *Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge University Press, noviembre de 2004.

- ⁵⁰ Véase Organismo Ambiental Europeo, *Arctic environment: European perspectives*, segunda edición, 2004; G. Matishov y otros. *Barents Sea, Global International Waters Assessment—Regional assessment 11*, Universidad de Kalmar, Kalmar (Suecia), agosto de 2004; PNUMA, *Global Environmental Outlook-3*, Fact sheet: the Polar regions, disponible en www.unep.org/GEO/.
- ⁵¹ Declaración de Reikjavik, disponible en www.arctic-council.org/en/main/messageslistpage/1.
- ⁵² Véase A. Atkinson y otros, “Long term decline in krill stock and increase in salps within the Southern Ocean”, *Nature*, vol. 432, 4 de noviembre de 2004, págs. 100 a 103.
- ⁵³ En la Península Antártica la velocidad a la que los glaciares se introducen en el mar ha aumentado ocho veces entre 2000 y 2003. Véase “Antarctica, warming, looks ever more vulnerable”, *The New York Times*, 25 de enero de 2005.
- ⁵⁴ “Grass flourishes in warmer Antarctic”, *The Sunday Times* (Londres), 26 de diciembre de 2004.
- ⁵⁵ Véase UNEP/CBD/COP/7/21, anexo, decisión VII/5. El resumen del programa de trabajo sobre la diversidad biológica marina y costera puede consultarse en el documento A/59/62, párr. 228.
- ⁵⁶ Véanse UNEP/CBD/SBSTTA/10/8 y Add.1 y UNEP/CBD/SBSTTA/10/INF/6.
- ⁵⁷ Aún no está disponible el informe de la reunión.
- ⁵⁸ Notificación a las Partes No. 2004/073, Ginebra, 19 de noviembre de 2004.
- ⁵⁹ Véase comunicado de prensa en el sitio de Internet http://www.cites.org/eng/news/press/2004/041014_cop13final.shtml.
- ⁶⁰ Declaración de Okinawa sobre la conservación y recuperación de los arrecifes de coral en peligro de todo el mundo, décimo simposio internacional sobre los arrecifes de coral (28 de junio a 2 de julio de 2004, Okinawa (Japón)). En la declaración se recomiendan cuatro estrategias principales: a) lograr la pesca sostenible en los arrecifes de coral; b) aumentar la eficacia de las zonas marinas protegidas respecto de los arrecifes de coral; c) mejorar la repercusión de los cambios del uso de la tierra; y d) desarrollar tecnología para la recuperación de los arrecifes de coral.
- ⁶¹ *Status of Coral Reefs of the World: 2004*, vols. 1 y 2, editado por Clive Wilkinson.
- ⁶² A. Freiwald et al., *Cold-water coral reefs, out of sight – no longer out of mind*, UNEP – World Conservation Monitoring Centre, Cambridge, United Kingdom, 2004.
- ⁶³ www.iwcoffice.org/_documents/sci_com/SCRepFiles2004/56SCrep.pdf.
- ⁶⁴ Boletín de la UE10-2004, Medio Ambiente (14/17).
- ⁶⁵ Resolución 3.53 del Tercer Congreso Mundial de la Naturaleza.
- ⁶⁶ Estrategia de Mauricio, nota 22 *supra*, párr. 19.
- ⁶⁷ En esta sección se utilizan aportaciones de la FAO, el FMAM, el PNUMA, la Comisión para la protección del medio marino del Báltico, la Universidad de las Naciones Unidas, la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental, la Comunidad del Pacífico, el Comité de Pesca para el Atlántico Centro Oriental y la Secretaría del Commonwealth.
- ⁶⁸ *Our Common Future: World Commission on Environment and Development* (Oxford University Press, 1987), pág. 43.
- ⁶⁹ Comité de Pesca de la FAO, cita de: documento técnico sobre pesca de la FAO 353, *Living marine resources and their sustainable development – Some environmental and institutional perspectives* (FAO, Roma, 1995), pág. 3.
- ⁷⁰ Véase Department for International Development (DFID), Background Briefing, *Socially Sustainable Development: Concepts and Uses*, agosto de 2002. Puede consultarse en: www.dfid.gov.uk/pubs/files/wssd-brief-sdd-concepts.pdf.
- ⁷¹ Véase el *Informe de la Conferencia Mundial de la FAO sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros*, Roma, 27 de junio a 6 de julio de 1984 (FAO, Roma, 1984).

- ⁷² Gran parte de la información contenida en esta sección proviene del documento *Estrategias para incrementar la contribución sostenible de la pesca en pequeña escala a la seguridad alimentaria y a la mitigación de la pobreza*, Comité de Pesca de la FAO, 25° periodo de sesiones, Roma, 24 a 28 de febrero de 2003, documento COFI/2003/9.
- ⁷³ *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2002* (Roma, FAO, 2002), págs. 13 y 16.
- ⁷⁴ Declaración de Roma sobre la Seguridad Alimentaria Mundial y *Plan de Acción de la Cumbre Mundial sobre la Alimentación* (FAO, 1998), párr. 1.
- ⁷⁵ FAO, *Fisheries and economic development* en www.oceansatlas.com/worldfisheriesandaquaculture/html/issues/sustain/fiecond.
- ⁷⁶ Centro Internacional de Comercio y Desarrollo Sostenible, *Fish for thought – fisheries, international trade and sustainable development*, Series No. 1, Natural Resources, International Trade and Sustainable Development.
- ⁷⁷ FAO, *Contribution of fisheries to food security*, en www.oceansatlas.com/worldfisheriesandaquaculture.html/.
- ⁷⁸ *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2002*, nota 73 *supra*, pág. 35.
- ⁷⁹ *Ibid.*, págs. 35 y 39.
- ⁸⁰ El enfoque precautorio es un reconocimiento del hecho de que existe cierta incertidumbre que afecta a todos los elementos del sistema de ordenación de la pesca en diversos grados, y que se requiere precaución a todos los niveles del sistema, incluida la planificación del desarrollo, las medidas de conservación, las decisiones de gestión, la investigación, el desarrollo de tecnología y los marcos jurídicos institucionales (aportación de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental).
- ⁸¹ Circular de pesca de la FAO No. 985, *Summary information on the role of international fishery organizations or arrangements and other bodies concerned with the conservation and management of living aquatic resources* (FAO, Roma, 2003), págs. 6 y 7.
- ⁸² La presente sección se ha extraído parcialmente de las *Estrategias para incrementar la contribución sostenible de la pesca en pequeña escala a la seguridad alimentaria y a la mitigación de la pobreza*, nota 72 *supra*.
- ⁸³ Información facilitada por la Comisión del Pacífico Meridional para las Geociencias Aplicadas.
- ⁸⁴ Programa 21, nota 6 *supra*, párr. 17.45.
- ⁸⁵ E. Franckx, *Pacta Tertis and the Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to Conservation and Management of Straddling Fish Stocks & Highly Migratory Fish Stocks*, FAO Legal papers on Line No. 8, June 2000, pág. 7.
- ⁸⁶ Programa 21, nota 6 *supra*, párr. 17.72.
- ⁸⁷ *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2002*, nota 73 *supra*, págs. 22 y 23.
- ⁸⁸ *Ibid.*
- ⁸⁹ *Estrategias para incrementar la contribución sostenible de la pesca en pequeña escala a la seguridad alimentaria y a la mitigación de la pobreza*, nota 72 *supra*, párr. 20.
- ⁹⁰ *Ibid.*, párr. 21.
- ⁹¹ FAO Fisheries Technical Paper 353, nota 69 *supra*, pág. 16.
- ⁹² FAO Fisheries Technical Paper 228, *Management Concepts for Small-Scale Fisheries: Economic and Social Aspects* (FAO, Roma, 1982), pág. 25.
- ⁹³ *Ibid.*, pág. 22.

- ⁹⁴ R.B. Pollnac, y J. Sutinen, “Economic, social, and cultural aspects of stock assessment for tropical small-scale fisheries”. En “Stock assessment for tropical small-scale fisheries”, ed. S. B. Saila y P.M. Roedel (University of Rhode Island, International Center for Marine Research and Development, Kingston, Rhode Island), págs. 48 a 50; véase asimismo FAO Fisheries Technical Paper 228, nota 92 *supra*, pág. 30.
- ⁹⁵ M. J. Kaiser y otros *Impacts of Fishing Gear on Marine Benthic Habitats*, en *Responsible Fisheries in the Marine Ecosystem* editado por M. Sinclair (FAO, Roma, 2003), pág. 201.
- ⁹⁶ FAO Fisheries Technical Paper 443, *The ecosystem approach to fisheries – issues, terminology, principles, institutional foundations, implementation and outlook* (FAO, Roma, 2003), pág. 11.
- ⁹⁷ *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2002*, nota 73 *supra*, págs. 74 a 83; véase también, FAO Fisheries Circular 989 (FIRI/C989), *Genetically modified organisms and aquaculture* (FAO, Roma, 2003), págs. 19 a 22 y *Financial Times*, 13 de enero de 2004.
- ⁹⁸ UNEP (DEC)/RS.6.1.INF.9, se puede consultar en www1.unep.org/dec/RegionalSeas/INF.9MarineLitterFeasibilityStudy.doc.
- ⁹⁹ Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino Reports and Studies 71, *Protecting the Oceans from Land-based Activities* (se puede consultar en <http://gesamp.imo.org/no71/index.htm>).
- ¹⁰⁰ *Ibid.*
- ¹⁰¹ Véanse las resoluciones de la Asamblea General 59/24, párr. 92; 59/25, párr. 60; 58/14, párr. 44; 57/142, párr. 23, y 55/8, párr. 20.
- ¹⁰² Seba B. Sheavly “Marine debris – an overview of a critical issue for our oceans”, documento presentado en la Conferencia Internacional sobre la Limpieza de las Costas celebrada en San Juan, Puerto Rico del 14 al 18 de mayo de 2004, se puede consultar en www.coastswEEP.umb.edu.
- ¹⁰³ www.noaa.gov/stories2005/s2362.htm.
- ¹⁰⁴ www.ukmarinesac.org.uk.
- ¹⁰⁵ La falta de instalaciones para el almacenamiento y la eliminación en tierra es, según se dice, uno de los motivos por los que los pescadores se deshacen deliberadamente de los aparejos inservibles. Véase Proceedings of the Fourth International Marine Debris Conference on Derelict Fishing Gear and the Marine Environment, Honolulu, Hawaii, 2000, pág. 27 (se puede consultar en <http://hawaii.humpbarkwhale.noaa.gov>).
- ¹⁰⁶ *Ibid.*, pág. 31.
- ¹⁰⁷ *Ibid.*, pág. 21
- ¹⁰⁸ Sheavly, note 102 *supra*.
- ¹⁰⁹ *Marine Debris Abatement*, sitio del Organismo de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos en Internet, se puede consultar en www.epa.gov/owow/oceans/debris.
- ¹¹⁰ *Ibid.*
- ¹¹¹ Información procedente de www.oceansatlas.org.
- ¹¹² Sheavly, nota 102 *supra*.
- ¹¹³ T. Fanshawe y M. Everard, *The Impacts of Marine Litter*, Marine Pollution Monitoring Management Group, 2002, pág. 13.
- ¹¹⁴ La determinación de si el régimen jurídico que se aplica a las instalaciones móviles situadas mar adentro, tales como las plataformas flotantes de producción, almacenamiento y descarga es el de los buques o el de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, depende de varios factores: el tipo de instalación de que se trate (si se propulsa a sí misma o no), su modo de funcionamiento (si se encuentra o no estacionada) y si se utiliza para explorar y explotar el lecho marino y para el tipo de actividad que se regula.

- 115 Por ejemplo, el artículo 8, sobre la conservación *in situ*, insta a los Estados a promover la protección de ecosistemas y hábitat naturales y el mantenimiento de poblaciones viables de especies en entornos naturales; rehabilitar y restaurar ecosistemas degradados y promover la recuperación de especies amenazadas; e impedir que se introduzcan, controlar o erradicar las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitat o especies.
- 116 Para las decisiones adoptadas en la materia por la Conferencia de las Partes en el Convenio en su séptima reunión, véase el documento UNEP/CBD/COP/7/21, anexo.
- 117 Véase www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp.
- 118 Véase la Estrategia del Báltico para servicios de recepción en puerto de desechos generados por buques y cuestiones conexas en www.helcom.fi/stc/files/Publication/Proceedings/bsep62.pdf.
- 119 Fact sheet on marine debris of the Humane Society International (Australia); se puede consultar en www.hsi.org.au/news_library_events/fact_sheets/F0053.htm.
- 120 Véanse las Recomendaciones sobre el Marco del Equipo de Pesca, suplemento del informe de la Consulta de expertos sobre el mercado del equipo de pesca (Victoria, Columbia Británica (Canadá), 14 a 19 de julio de 1991), ISBN 92-5-103330-7.
- 121 Proceedings of the Fourth International Marine Debris Conference, nota 120 *supra*, pág. 216.
- 122 Exposición del Dr. Seth Stein sobre los tsunamis causados por terremotos, www.northwestern.edu/univ-relations/broadcast/2005/02/tsunami.html, *The New York Times*, 8 de febrero de 2005.
- 123 United States Geological Survey <http://earthquake.usgs.gov/>.
- 124 Según la información contenida en *Landslides Seen on Indian Ocean Seafloor Near Earthquake*. Environment New Service, 11 de febrero de 2005. El *HMS Scott* es un buque británico de investigaciones hidrográficas en aguas profundas que comenzó a recopilar imágenes del fondo del Océano Índico cercano al epicentro del terremoto en enero de 2005.
- 125 Federación Internacional de la Cruz Roja y la Media Luna Roja, se puede consultar en www.ifrc.org/cgi/pdf_appeals.pl?04/280449.pdf.
- 126 Comunicado de prensa de las Naciones Unidas IHA/995-TAD/2006, 18 de enero de 2005.
- 127 Información suministrada por la FAO, en www.fao.org/newsroom/en/news/2005/88321/index.html.
- 128 Portal Marítimo Nacional de Malasia, en portsworld.com.
- 129 "Powerful tsunami's impact on coral reefs was hit and miss". Revista *Science*, vol. 307, 4 de febrero de 2005.
- 130 El llamamiento de emergencia de 2005 relativo al terremoto y el tsunami del Océano Índico fue lanzado el 6 de enero de 2005 con el objeto de conseguir apoyo para la población de Indonesia, Maldivas, Myanmar, Seychelles, Somalia y Sri Lanka en el período comprendido entre enero y junio de 2005 inclusive. A fecha del 22 de febrero de 2005, Estados, organizaciones regionales con inclusión de bancos de fomento, organizaciones no gubernamentales y otras entidades privadas habían prometido 6.300 millones de dólares.
- 131 En su resolución 59/279, la Asamblea General reconoció la imperiosa necesidad de desarrollar y promover la capacidad nacional y regional y el acceso a la tecnología y los conocimientos necesarios para crear y gestionar sistemas de alerta temprana y de gestión de desastres, mediante actividades nacionales y regionales, así como con la cooperación y la participación de la comunidad internacional.
- 132 El Sistema de Alarma de los Tsunamis del Pacífico se encarga de dar la alarma de los teletsunamis (es decir, aquellos que pueden causar daños lejos de su fuente) que afectan a la cuenca del Pacífico entre casi todos los países de la zona y la mayoría de los Estados insulares del Pacífico. Esa tarea se lleva a cabo bajo la supervisión del Grupo Internacional de Coordinación del Sistema de Alarma de los Tsunamis del Pacífico, dependiente de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO. Este grupo de coordinación se estableció en 1968 como órgano subsidiario de la COI. Su objetivo es recomendar y

coordinar los programas más eficaces para los países pertenecientes a la Comisión cuyas zonas costeras se vean amenazadas por tsunamis. La Comisión también mantiene un Centro Internacional de Información sobre Tsunamis para prestar asistencia en las labores del Grupo de Coordinación y proponer mejoras para el mecanismo de alerta que gestiona actualmente el Sistema de Alarma de los Tsunamis del Pacífico. Para consultar más información sobre el proyecto de evaluación e información sobre tsunamis en los fondos marinos véase <http://www.pmel.noaa.gov/tsunami/Dart>.

- 133 Véase el comunicado de prensa de las Naciones Unidas IHA/983 de 7 de enero de 2005.
 - 134 Véase el comunicado de prensa de las Naciones Unidas IHA/1017 de 18 de febrero de 2005.
 - 135 Véase el informe del PNUMA “After the tsunami: rapid environmental assessment”, en www.unep.org.
 - 136 Véase www.gpa.unep.org/documents/Key_PrinciplesFINAL.doc.
 - 137 Amy Kazmin, “Disaster brings chance to regain paradise”, *The Financial Times*, 25 de enero de 2005.
 - 138 Eduard Luce, “Tsunami disaster: Maldives up for adoption”; *The Financial Times*, 8 de febrero de 2005.
 - 139 *Ibid.*
 - 140 Documento COMSAR 9/3/1; *Reunión de la OMI, la OHI y la AISM para coordinar la respuesta frente al tsunami*, reunión informativa de la OMI, 12 de enero de 2005, y *asistencia de la OMI para coordinar la recuperación de la infraestructura marítima clave tras el tsunami*, reunión informativa de la OMI, 5 de enero de 2005, www.imo.org.
-