



Asamblea General

Distr. general
15 de agosto de 2005
Español
Original: inglés

Sexagésimo período de sesiones
Tema 75 del programa
Los océanos y el derecho del mar

Los océanos y el derecho del mar

Informe del Secretario General

Adición

Resumen

El presente informe ha sido preparado como adición al informe anual principal (A/60/63) con objeto de dar a la Asamblea General una visión de conjunto de las novedades relativas a la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la labor de la Organización, sus organismos especializados y otras instituciones en el ámbito de los asuntos oceánicos y el derecho del mar ocurridas desde la preparación del informe principal en febrero de 2005. También constituye el informe que presenta el Secretario General a los Estados Partes de conformidad con el artículo 319 de la Convención, para 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”. El presente informe adicional, que debe leerse junto con el informe principal, así como con el informe sobre la sexta reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (A/60/99), el informe de la 15ª Reunión de los Estados Partes en la Convención (SPLOS/135), el informe relativo al segundo Taller Internacional sobre el proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a escala mundial (A/60/91) y el informe sobre la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional (A/60/63/Add.1), proporciona información acerca del estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación, los acontecimientos recientes en la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, las reivindicaciones marítimas y las actividades de creación de capacidad. Pasa revista a las novedades relacionadas con la seguridad de la navegación, la seguridad marítima, la protección del medio marino y los recursos marinos vivos. También proporciona información actualizada sobre las medidas adoptadas en respuesta al desastre del tsunami del Océano Índico.



Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Abreviaturas		4
I. Introducción	1	5
II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus acuerdos de aplicación	2-8	5
A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación	2	5
B. Reunión de los Estados Partes	3-8	5
III. Espacio marítimo	9-25	6
A. Plataforma continental más allá de las 200 millas marinas: labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental	9-21	6
B. Reivindicaciones marítimas y delimitación de zonas marítimas	22-24	9
C. Depósito y debida publicidad	25	10
IV. Acontecimientos relacionados con las actividades de transporte marítimo internacional	26-40	10
A. Seguridad de los buques y condiciones de trabajo	26-30	10
B. Seguridad de la navegación	31-33	11
C. Ejecución y cumplimiento	34-36	13
D. Asistencia en situaciones de peligro	37-40	14
V. La seguridad marítima y la delincuencia en el mar	41-53	15
A. La seguridad marítima	41-49	15
B. La delincuencia en el mar	50-53	18
VI. El medio marino y los recursos marinos vivos	54-88	20
A. Protección y preservación del medio marino	54-81	20
B. Los recursos marinos vivos	82-88	28
VII. Ciencia y tecnología marinas	89-93	29
A. Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar	89	29
B. Sistema Mundial de Observación de los Océanos	90	30
C. Creación de capacidad	91-93	31
VIII. Acontecimientos relacionados con el tsunami del Océano Índico	94-102	31
A. Actividades de reconstrucción y recuperación	95-99	32
B. Sistemas de alerta temprana	100-102	33

IX.	Programas de creación de capacidad	103–112	34
A.	El programa de becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nippon del Japón	104-105	35
B.	Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe	106	35
C.	El programa TRAIN-SEA-COAST	107-108	35
D.	Cursos de capacitación para promover el cumplimiento del artículo 76 de la Convención	109-112	36
X.	Cooperación y coordinación internacionales.	113-115	36
A.	Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar	113	36
B.	Proceso ordinario	114	37
C.	Red para los océanos y las zonas ribereñas.	115	37
XI.	Conclusiones	116	38

Abreviaturas

ACNUR	Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados
COI	Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO
Convenio MARPOL	Convenio Internacional para la prevención de la contaminación originada por buques de 1973, en su redacción modificada por el Protocolo de 1978
Convenio SAR	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo
Convenio SOLAS	Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
Convenio SUA	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima
CPMM	Comité de Protección del Medio Marino de la OMI
CSM	Comité de Seguridad Marítima de la OMI
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
FMAM	Fondo para el Medio Ambiente Mundial
OHI	Organización Hidrográfica Internacional
OIEA	Organismo Internacional de Energía Atómica
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMI	Organización Marítima Internacional
OMM	Organización Meteorológica Mundial
OMS	Organización Mundial de la Salud
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
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 presente informe es una adición al informe principal (A/60/63) preparado en febrero de 2005. El informe principal se concentró en la pesca y su contribución al desarrollo sostenible y en los desechos marinos, ya que esos fueron los temas objeto del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar. Habida cuenta de que la Asamblea General también solicitó información sobre la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional, se preparó un informe especial sobre esa cuestión (A/60/63/Add.1). El presente informe centra la atención en otras actividades marinas y debe leerse junto con los otros dos informes. Esta adición llena vacíos y actualiza la información suministrada en el informe principal, en particular en lo que respecta a la reacción ante el desastre del tsunami del Océano Índico.

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

2. Desde que se publicó el informe principal (A/60/63) no ha habido cambios en el estado de la Convención ni del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención. El 14 de julio de 2005 Belice ratificó el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces de 1995, con lo cual el número de Partes en ese Acuerdo se elevó a 53. No se han formulado declaraciones con arreglo al artículo 310, ni declaraciones en virtud de los artículos 287 ó 298 de la Convención. Tampoco ha habido declaraciones nuevas en relación con el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces.

B. Reunión de los Estados Partes

3. La 15ª Reunión de los Estados Partes en la Convención se celebró en Nueva York del 16 al 24 de junio de 2005 bajo la presidencia de Andreas D. Mavroyiannis, Representante Permanente de Chipre ante las Naciones Unidas. En esa reunión se examinaron varias cuestiones financieras y administrativas relacionadas con el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. El Presidente del Tribunal presentó su informe anual correspondiente a 2004. El Secretario General de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Presidente de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental formularon declaraciones sobre las últimas novedades de esos dos órganos. Algunos de los temas importantes del programa fueron la elección de siete miembros del Tribunal y el tema 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”.

4. La Reunión examinó asimismo el informe sobre las condiciones de servicio y la remuneración de los miembros del Tribunal. En lo que respecta al ajuste de la remuneración de los miembros del Tribunal, la Reunión adoptó la decisión que figura en el documento SPLOS/132. Además, tomó nota del informe sobre los gastos

comunes de personal (SPLOS/127) y del informe sobre la ejecución del presupuesto para 2004 (SPLOS/128).

5. Con respecto al nombramiento de un auditor para los ejercicios económicos 2005-2008 (SPLOS/123), la Reunión convino en seguir utilizando firmas internacionales, ya que habían demostrado ser dignas de confianza y eficaces en función de los costos y porque no existían procedimientos establecidos para elegir funcionarios de Estados Partes como auditores. La Reunión acordó además nombrar al proponente que había presentado la cotización más baja, a saber, BDO Deutsche Warentreuhand.

6. La Reunión eligió siete miembros del Tribunal para reemplazar a los miembros cuyos mandatos finalizarían el 30 de septiembre de 2005. Resultaron electos para un período de nueve años Albertus Jacobus Hoffmann (Sudáfrica), James L. Kateka (República Unida de Tanzania), L. Dolliver M. Nelson (Granada), Choon-Ho Park (República de Corea), Stanislaw Pawlak (Polonia), Helmut Tuerk (Austria) y Shunji Yanai (Japón).

7. En virtud del consenso alcanzado en la 14ª Reunión de los Estados Partes, se presentó también en la Reunión el informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar (A/60/63). Como en años anteriores, hubo un extenso debate sobre el tema, durante el cual distintas delegaciones expresaron opiniones divergentes en cuanto al estado del informe. La Reunión decidió que las opiniones expresadas se reflejaran en el informe de la 15ª Reunión (publicado como documento SPLOS/135), y que el tema 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” se incluyera en el programa de la 16ª Reunión.

8. Durante los debates sobre el tema “Otros asuntos”, varias delegaciones, en particular aquellas cuyas presentaciones habrían de ser examinadas por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, expresaron su preocupación con respecto a la compatibilidad del artículo 52 del reglamento de la Comisión con las disposiciones del artículo 5 del anexo II de la Convención. Se decidió que las preocupaciones expresadas se recogieran en el informe de la 15ª Reunión de los Estados Partes (véase el documento SPLOS/135, párr. 74) y que la Secretaría las transmitiera a la Comisión.

III. Espacio marítimo

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

15º período de sesiones de la Comisión

9. La Comisión de Límites de la Plataforma Continental celebró su 15º período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas del 4 al 22 de abril de 2005. En primer lugar examinó la presentación de Australia, continuó con el examen de la presentación del Brasil y se ocupó de cuestiones administrativas (la exposición del Presidente acerca de la labor realizada por la Comisión figura en el documento CLCS/44).

Presentación del Brasil

10. El presidente de la subcomisión establecida para examinar la presentación del Brasil informó a la Comisión sobre la labor realizada entre períodos de sesiones y durante la primera semana del 15° período de sesiones. Comunicó a la Comisión que, entre los períodos de sesiones, se había recibido, por conducto de la Secretaría, material adicional remitido por el Gobierno del Brasil.

11. Al finalizar el 15° período de sesiones, el Presidente informó que la subcomisión había avanzado considerablemente en el examen de la presentación del Brasil y que, durante ese período de sesiones, la delegación del Brasil había proporcionado material adicional en respuesta a las preguntas y solicitudes de aclaración de la subcomisión. La subcomisión había acordado reunirse durante la semana anterior a la fecha prevista de comienzo del 16° período de sesiones, es decir, del 22 al 26 de agosto de 2005.

Presentación de Australia

12. El jefe de la delegación australiana, Christos Moraitis, formuló una declaración con respecto a la presentación depositada el 15 de noviembre de 2004. El jefe suplente de la delegación, Bill Campbell, hizo algunas observaciones adicionales. Los dos delegados expusieron en líneas generales el contenido de la presentación, incluida la información exigida por la sección II del anexo III del reglamento, y respondieron a las preguntas formuladas por miembros de la Comisión, con ayuda de los asesores científicos, técnicos y jurídicos de la delegación.

13. Acto seguido la Comisión examinó la nota verbal No. 89/2004 de fecha 15 de noviembre de 2004 presentada por Australia sobre la cuestión de la Antártida. La Comisión tomó nota de las comunicaciones dirigidas al Secretario General en apoyo de la solicitud de Australia, a saber: a) la nota verbal de fecha 3 de diciembre de 2004 de los Estados Unidos de América; b) la nota verbal de fecha 9 de diciembre de 2004 de la Federación de Rusia; c) la nota verbal de fecha 19 de enero de 2005 del Japón; d) la nota verbal de fecha 31 de marzo de 2005 de los Países Bajos, y e) la nota verbal de fecha 5 de abril de 2005 de Alemania. En atención a estas comunicaciones, la Comisión decidió no examinar la parte de la presentación mencionada como región 2 en el resumen ejecutivo de la presentación de Australia. La Comisión dio instrucciones en tal sentido a la subcomisión establecida para examinar la presentación de Australia.

14. La Comisión tomó nota asimismo del contenido de la nota verbal de Timor-Leste de fecha 11 de febrero de 2005 y el documento de posición adjunto, y de la nota verbal de fecha 28 de marzo de 2005 dirigida al Secretario General por Francia. La Comisión decidió remitir ambas cuestiones a la subcomisión establecida para examinar la presentación de Australia.

15. Después de finalizado el 15° período de sesiones, la India, en una nota verbal de fecha 5 de julio de 2005, expresó su apoyo a la solicitud de Australia a la Comisión de que no tomara decisión alguna acerca de la parte de su presentación que se refería a zonas de los fondos marinos y el subsuelo adyacentes a la Antártida. Todas las comunicaciones figuran en el sitio Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, en www.un.org/Depts/los.

16. La Comisión estableció una subcomisión de siete miembros para examinar la presentación de Australia, la que eligió a Harald Brekke (Noruega) para que la presidiera. Al finalizar el período de sesiones, el Presidente de la subcomisión informó que ésta había concluido el examen preliminar de la presentación y había celebrado varias reuniones con la delegación de Australia, la que había presentado en forma detallada los datos y la información correspondientes a cada una de las nueve subregiones incluidas en su presentación. La delegación de Australia también había presentado informes escritos en respuesta a las preguntas formuladas por la subcomisión y había aclarado diversos aspectos técnicos de la presentación. La subcomisión continuó trabajando en una reunión celebrada del 27 de junio al 1° de julio de 2005 en las oficinas de la División.

Capacitación

17. El Director de la División informó a la Comisión de las últimas novedades relativas a la organización y realización de cursos de capacitación sobre el trazado de los límites exteriores de la plataforma continental y la preparación de presentaciones para la Comisión, sobre la base del esquema aprobado por la Comisión en 2000 (CLCS/24 y Corr.1). El Director también describió los progresos realizados en la preparación de un manual de capacitación para un curso de cinco días de duración sobre el establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental (para más detalles sobre las actividades de capacitación de la División, véanse los párrafos 109 a 112 *infra*).

Labor futura

18. El 25 de mayo de 2005 Irlanda remitió una presentación a la Comisión por conducto del Secretario General, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 76 de la Convención. La presentación contiene la información sobre los límites exteriores propuestos de la plataforma continental de Irlanda más allá de las 200 millas marinas, en la parte de la plataforma continental de Irlanda adyacente a la llanura abisal Porcupine. De acuerdo con el Estado remitente, se trata de una presentación parcial. En opinión del Gobierno de Irlanda, esta parte de la plataforma no es objeto de controversia, y su examen por la Comisión no incidirá en las cuestiones relativas a la delimitación de fronteras entre Irlanda y cualquier otro Estado. El examen de la presentación se ha incluido en el programa provisional del 16° período de sesiones de la Comisión, que se celebrará del 29 de agosto al 16 de septiembre de 2005. Se han previsto en principio dos períodos de sesiones de la Comisión para 2006, uno del 3 al 21 de abril y otro del 21 de agosto al 8 de septiembre.

Reunión de los Estados Partes

19. El Presidente de la Comisión dio cuenta a la 15ª Reunión de los Estados Partes en la Convención de las últimas novedades relativas a las actividades de la Comisión, transmitiéndole la información contenida en su carta de fecha 5 de mayo de 2005 dirigida al Presidente de la Reunión (SPLOS/129). Además, el Presidente hizo una presentación sobre el volumen de trabajo que preveía la Comisión, que reflejaba sus opiniones personales y su propia estimación del tiempo necesario para examinar las presentaciones futuras. Explicó que, suponiendo que se celebraran dos períodos de sesiones por año, con una asistencia media de 19 miembros en cada uno de ellos, para el 18° período de sesiones la Comisión tendría graves problemas de exceso de trabajo, que aumentarían aún más para el 21° período de sesiones, en el que la

Comisión tendría en examen entre cinco y nueve presentaciones como promedio¹. En el marco del sistema actual, ese volumen de trabajo era insostenible. O bien se modificaba el método de trabajo de la Comisión, o se aplazaba el examen de las presentaciones (para más detalles sobre la presentación del Presidente, véase el documento SPLOS/135, párrs. 65 a 73).

20. Cabe recordar que la Asamblea General, en el párrafo 31 de su resolución 59/24, pidió al Secretario General que le presentara, en su sexagésimo período de sesiones, propuestas relativas al mejor modo de atender a las necesidades de la Comisión, teniendo en cuenta las preocupaciones expresadas por el Presidente de la Comisión en el 14° período de sesiones, y previendo la necesidad de que se reunieran varias subcomisiones simultáneamente para examinar las nuevas presentaciones que se esperaban.

21. Debido a que en su presentación ante la Reunión de los Estados Partes el Presidente se había referido a esta cuestión en términos generales, la Reunión no adoptó ninguna decisión al respecto. Posteriormente el Presidente envió una carta a la Secretaría con fecha 6 de julio de 2005, en la que figuraba una lista de necesidades no satisfechas de personal, equipo de computadoras y aplicaciones de programas informáticos. El pedido formulado por la Comisión de más especialistas en los sistemas de información geográfica ya se ha tenido parcialmente en cuenta en el proyecto de presupuesto para el bienio 2006-2007. La Secretaría está evaluando el mejor modo de responder a las necesidades insatisfechas de equipo de computadoras y programas informáticos con cargo a los recursos presupuestarios existentes.

B. Reivindicaciones marítimas y delimitación de zonas marítimas

22. *Mar Adriático.* En una nota verbal de fecha 15 de abril de 2005 dirigida al Secretario General, Eslovenia comunicó su posición con respecto a la nota verbal de Croacia de fecha 11 de enero de 2005 (véase el documento A/60/63, párr. 12). El texto completo de esa comunicación se distribuyó a los Estados Partes en la Convención y se publicará en el *Boletín de Derecho del Mar*, No. 58.

23. *Mar Báltico.* En una nota verbal de fecha 27 de julio de 2005, Dinamarca informó al Secretario General de la entrada en vigor, el 1° de julio de 2005, de la ley que establecía una zona contigua de Dinamarca, y de la entrada en vigor, el 9 de julio de 2005, de un decreto ejecutivo sobre la demarcación de la zona contigua danesa. Tanto la ley como el decreto ejecutivo figuran en el *Boletín de Derecho del Mar*, No. 58.

24. *Mar Mediterráneo.* Argelia transmitió a la Secretaría, en una nota verbal de fecha 1° de marzo de 2005, una copia del decreto presidencial No. 04-344 de 6 de noviembre de 2004, por el que se establece una zona contigua al mar territorial para poder fiscalizar de conformidad con los artículos 33 y 303 de la Convención. El texto del decreto aparece publicado en el *Boletín de Derecho del Mar*, No. 57. En una carta de fecha 29 de marzo de 2005 (A/60/68), la Jamahiriya Árabe Libia informó al Secretario General acerca de la declaración de una zona libia de protección pesquera en el Mar Mediterráneo. Túnez transmitió, en una nota verbal de fecha 25 de julio de 2005, la ley No. 50/2005 de 27 de junio de 2005, sobre la zona económica exclusiva frente a las costas de Túnez, que aparece publicada en el *Boletín de Derecho del Mar*, No. 58.

C. Depósito y debida publicidad

25. En abril de 2005, Noruega depositó, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 16 de la Convención, la lista de coordenadas geográficas de los puntos que definen los límites exteriores del mar territorial en torno a la isla de Bouvet, junto con la lista de coordenadas geográficas de los puntos especificados en el reglamento de 25 de febrero de 2005 relativo a la línea de base que determina la extensión del mar territorial en torno a la isla de Bouvet, según se establece en el Decreto Real de 25 de febrero de 2005, de conformidad con la ley de 27 de junio de 2003 relativa a las aguas territoriales y la zona contigua de Noruega.

IV. Acontecimientos relacionados con las actividades de transporte marítimo internacional

A. Seguridad de los buques y condiciones de trabajo

Construcción de buques

26. La OMI ha acordado, en principio, los objetivos y principios básicos de las nuevas normas de construcción de buques, según las cuales todos los tipos de buques nuevos deberán proyectarse y construirse para una vida útil de proyecto especificada, a fin de que resulten seguros y ambientalmente inocuos cuando su funcionamiento y mantenimiento sean los adecuados en las condiciones de explotación y ambientales previstas, en condiciones de ausencia de avería y de avería previsible, durante toda su vida útil (documento MSC 80/24 de la OMI, párrs. 6.38 y 6.39).

27. En su 80º período de sesiones, celebrado del 11 al 20 de mayo de 2005, el CSM aprobó nuevos requisitos técnicos para la construcción de buques, a fin de que fuesen incluidos en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS, los que se prevé que entren en vigor el 1º de enero de 2007 (resolución MSC.194(80)). El Comité aprobó también enmiendas al capítulo II-1 para armonizar las disposiciones del Convenio SOLAS relativas al compartimentado y la estabilidad con avería para los buques de pasajeros y de carga. Las enmiendas se aplicarán a los buques nuevos y se prevé que entren en vigor el 1º de enero de 2009. En lo que respecta a los graneleros, el CSM aprobó una circular (documento MSC/Circ.1178 de la OMI) en la que se dan interpretaciones unificadas de la regla XII/4.2 (Prescripciones sobre estabilidad con avería aplicables a los graneleros) y de la regla XII/5.2 (Resistencia estructural de los graneleros). En los párrafos 58 y 62 *infra* se reseñan los últimos acontecimientos relacionados con los buques petroleros.

Condiciones de trabajo

28. Siguen existiendo grandes diferencias en las condiciones de vida y trabajo entre los buques que enarbolan pabellones diferentes (véase el documento A/58/65, párrs. 48 y 49). Algunos de los problemas que enfrenta la gente de mar son las malas condiciones sociales y de seguridad, los casos de abandono², las restricciones en cuanto a los permisos de tierra como consecuencia de las nuevas medidas de seguridad (véase el párrafo 44 *infra*), estafas en la contratación de personal en el sector de los buques de crucero, la amenaza de ataques piratas (véase el párrafo 52 *infra*) y la tendencia cada vez mayor a acusar de delitos a la gente de mar y a arrestar a los marinos cuando se produce un accidente marítimo. La importancia de garantizar que la

gente de mar reciba un trato justo y que sus derechos humanos sean protegidos se ha destacado en varios foros, entre ellos la OIT, la OMI, el proceso abierto de consultas oficiosas (véase el documento A/60/99), la Reunión de los Estados Partes (SPLOS/135), la primera Conferencia Internacional de la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque sobre la penalización de capitanes y de la gente de mar, celebrada en febrero de 2005 (documento LEG 90/7/3 de la OMI), y en un informe reciente de la Comisión Naviera Internacional. La Comisión observó que la penalización de la gente de mar ofrecía una capa de protección adicional para los armadores infractores, ya que la atención se desviaba de quienes adoptaban las decisiones definitivas para dirigirla a personas que normalmente no tenían el control de las decisiones relativas al mantenimiento y el uso del buque (véase www.icons.org.au/pdfs/Report_27072005.pdf).

29. Consciente del papel fundamental que desempeñan las personas del sector marítimo en la elaboración, la modificación y la aplicación de los instrumentos de la OMI y, en general, en el aumento de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, la OMI ha preparado una estrategia y un plan de acción para abordar el factor humano³. En su 90º período de sesiones, celebrado del 18 al 29 de abril de 2005, el Comité Jurídico de la OMI examinó el informe sobre la primera reunión del Grupo de trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, y convino en que existía una necesidad urgente de preparar directrices y aplicarlas lo antes posible (A/60/63, párr. 67). Además, aprobó un proyecto de resolución preparado por el Grupo de trabajo para que fuera adoptado por la Asamblea de la OMI en su 24º período de sesiones, que se celebraría del 21 de noviembre al 2 de diciembre de 2005⁴. A este respecto, la Comisión de Derecho Internacional considera que tanto la protección diplomática ejercida por el Estado de la nacionalidad como el derecho del Estado del pabellón a exigir reparación a favor de la tripulación con respecto a un daño causado por un acto internacionalmente ilícito de otro Estado, deberían reconocerse sin otorgar prioridad ni a una ni al otro⁵.

30. Se prevé que la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT habrá de aprobar el convenio consolidado sobre las condiciones de trabajo de la gente de mar en su 94ª reunión (marítima), en febrero de 2006. En abril de 2005 se celebró una reunión tripartita entre períodos de sesiones de la OIT sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, para examinar aspectos pendientes de los preparativos del convenio⁶. Las condiciones de trabajo en el sector pesquero se examinaron en la 93ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT, en junio de 2005, y en la sexta reunión del proceso abierto de consultas oficiosas (véase el documento A/60/99). La Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT no pudo aprobar el proyecto de convenio sobre el sector pesquero y le pidió al Consejo de Administración de la OIT que incluyera el tema en el programa de la Conferencia en 2007 (comunicado de prensa ILO/05/31 de la OIT, de 16 de junio de 2005).

B. Seguridad de la navegación

Cartografía marina

31. Desde la entrada en vigor de la disposición V/9 del Convenio SOLAS en 2002, los Estados tienen la obligación de adoptar las medidas necesarias para reunir y compilar datos hidrográficos y para publicar, difundir y actualizar toda la información

náutica necesaria para garantizar la seguridad de la navegación. No obstante, la OHI ha comunicado a la OMI que el análisis de los datos expuestos en la tercera edición de su publicación especial No. 55, “Situación de los levantamientos hidrográficos y de las cartas náuticas a nivel mundial”, que se había difundido digitalmente y cubría el 80% de las aguas costeras de todo el mundo, puso de relieve varias zonas de riesgo elevado en las que la cobertura del relevamiento moderno y la implantación del sistema mundial de socorro y seguridad marítima eran seriamente deficientes. La Circular 1179 del CSM, aprobada en su 80º período de sesiones, pone de relieve las deficiencias de los levantamientos hidrográficos y de la cartografía náutica en todo el mundo y su repercusión en la seguridad de la navegación y la protección del medio marino; recuerda a los Estados su obligación de establecer servicios hidrográficos en cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo V del Convenio SOLAS, y los insta a que adopten medidas para remediar la situación. La OHI informó al CSM que estaría dispuesta a considerar toda petición de asistencia que presentaran a ese respecto los Estados miembros de la OMI, fuesen o no Estados miembros de la OHI (documento MSC 80/24 de la OMI, párrs. 23.12 a 23.15).

32. En su 51º período de sesiones, celebrado del 6 al 10 de junio de 2005, el Subcomité sobre Seguridad de la Navegación de la OMI acordó que las naves de gran velocidad tendrían la obligación de estar equipadas con un sistema de información y visualización de cartas electrónicas, pero que la introducción de una prescripción obligatoria similar respecto de cualquier otro tipo de buque debería ir precedida de un estudio oficial de evaluación de la seguridad en cuanto al uso de tales sistemas. La disposición V/19 del Convenio SOLAS permite que se acepte que la existencia a bordo de un sistema de información y visualización de cartas electrónicas configura cumplimiento de la obligación de llevar cartas marinas a bordo, siempre y cuando dicho sistema vaya acompañado de una “colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas” u otros medios auxiliares. En su 51º período de sesiones, el Subcomité aclaró que con el término “adecuada” se hacía referencia a la cantidad de cartas náuticas de papel que fueran suficientes para cumplir las prescripciones de la disposición V/19 y la regla 27 del Convenio SOLAS⁷. Expresó apoyo a la iniciativa de la OHI de elaborar un catálogo completo de las cartas náuticas disponibles al que pudiera accederse en línea y convino en que se invitara a los Estados miembros a que consideraran qué cartas impresas deberían incluirse en la colección adecuada de cartas náuticas de papel actualizadas de los mares territoriales y en qué casos no existían cartas de navegación electrónicas, y a que comunicaran esta información a la OHI para que ésta la incluyera en el catálogo⁸.

Organización del tráfico marítimo y presentación de informes

33. Además de aprobar las medidas de protección conexas relativas a las zonas marinas especialmente sensibles que se mencionan en los párrafos 62 y 63 *infra*, en su 51º período de sesiones el Subcomité sobre Seguridad de la Navegación aprobó, para presentar al CSM, una serie de enmiendas relativas a los actuales dispositivos de separación del tráfico y a una zona que debía evitarse (el estrecho de Dover), así como nuevas zonas a evitar frente a las costas de Colombia. Además, aprobó enmiendas al actual sistema obligatorio de información de buques en la zona de tráfico del Gran Belt, para someterlas a la aprobación de la Asamblea de la OMI en su 24º período de sesiones⁹. Durante el 51º período de sesiones del Subcomité, varias delegaciones subrayaron la importancia de utilizar los parámetros y la terminología de la OMI cuando se presentaban propuestas. También se señaló que el establecimiento

de zonas que debían evitarse en forma obligatoria debía ser una excepción y no la regla, y que las propuestas futuras deberían someterse a un examen riguroso para verificar que estuvieran de acuerdo con los criterios establecidos en los instrumentos pertinentes de la OMI¹⁰.

C. Ejecución y cumplimiento

34. El Plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, que se espera sea aprobado por la Asamblea de la OMI en su 24º período de sesiones, tiene por objeto promover la seguridad marítima y la protección del medio ambiente mediante la evaluación de la eficacia con que los Estados miembros aplican y cumplen las normas de los convenios pertinentes de la OMI, y proporcionándoles información y asesoramiento sobre su actual desempeño. Cuando el Consejo de la OMI examinó el programa en junio de 2005, acordó elaborar oportunamente una serie de disposiciones apropiadas para la futura inclusión de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la aplicación del Plan. El Consejo observó que para mediados de 2006 se podría formar un grupo de un número razonable de auditores debidamente capacitados, extraídos del conjunto de auditores calificados propuestos por los Estados miembros para recibir capacitación en el marco del Plan y teniendo en cuenta el programa mundial de cooperación técnica propuesto. En el primer trimestre de 2006, se espera que los Estados miembros se sometan voluntariamente a una auditoría y se prevé que se podrían realizar de 20 a 30 auditorías durante el bienio 2006-2007. Se convino en que las auditorías serían financiadas por los Estados miembros que se sometieran voluntariamente a ellas¹¹. Una vez aprobado por la Asamblea de la OMI, el código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI servirá de base de las normas de auditoría en el marco del Plan voluntario de auditorías y también proporcionará orientación sobre la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI. El proyecto de código establece las obligaciones respectivas de los Estados de abanderamiento, de los Estados ribereños y de los Estados rectores de puerto en virtud de los diversos instrumentos obligatorios de la OMI; incluye criterios para su implantación efectiva y prevé la evaluación y el examen de la actuación de los Estados de abanderamiento en lo que respecta al ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones previstos en dichos instrumentos obligatorios. Entre los parámetros que podrían utilizarse para evaluar la actuación de los Estados de abanderamiento cabe mencionar el índice de detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y las estadísticas de siniestros¹².

35. En el proyecto de código sólo se hace una referencia muy general a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se cita la Convención, junto con los convenios de la OMI, como el fundamento jurídico de la responsabilidad de las Administraciones de promulgar leyes y reglamentos y de adoptar todas las otras medidas que sean necesarias para que estos instrumentos entren plena y efectivamente en vigor. También se recuerdan las obligaciones que incumben a los Estados en virtud del artículo 195 de la Convención. En el informe del Grupo Consultivo sobre la implantación por el Estado de abanderamiento (A/59/63) figura un compendio de las obligaciones de los Estados de abanderamiento de acuerdo con la Convención y un gran número de convenios e instrumentos internacionales, entre ellos los instrumentos de la OMI.

36. En la sexta reunión del proceso abierto de consultas oficiosas se propuso que la Asamblea General alentara a las organizaciones internacionales competentes a que formularan directrices sobre la actuación de los Estados de abanderamiento en relación con los buques pesqueros, y se recordó el llamamiento realizado en la Declaración sobre la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, aprobada en la reunión ministerial sobre pesca de la FAO, para que se tomaran medidas internacionales con vistas a eliminar la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada por los buques que enarbolaban pabellones de conveniencia, y en la que se pidió que se estableciera un vínculo real entre los Estados y los buques pesqueros que enarbolaban su pabellón. En dicha reunión, el proceso abierto de consultas oficiosas sugirió asimismo que la Asamblea tomara nota de la labor que estaba llevando a cabo la OMI en cooperación con otras organizaciones, en respuesta a la invitación que le había hecho la Asamblea en sus resoluciones 58/14 y 58/240, para que examinara y aclarara el papel del “vínculo real” en relación con el deber de los Estados de ejercer un control efectivo de los buques que enarbolaban su pabellón. Los días 7 y 8 de julio de 2005 se celebró en la sede de la OMI una reunión consultiva especial de altos representantes de organizaciones internacionales sobre el “vínculo real”¹³.

D. Asistencia en situaciones de peligro

Lugares de refugio

37. En su 90º período de sesiones, el Comité Jurídico de la OMI convino en que los lugares de refugio eran un tema muy importante que debía mantenerse en examen pero que, por el momento, no había necesidad de elaborar un nuevo convenio. Señaló que la prioridad más urgente era aplicar todos los convenios existentes sobre responsabilidad e indemnización, y que la experiencia adquirida en la aplicación de dichos convenios permitiría adoptar una decisión más informada en cuanto a la necesidad de aprobar un nuevo convenio¹⁴. En su resolución 1439 (2005) de 29 de abril de 2005 sobre contaminación del mar, la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa invitó a sus Estados miembros a que adoptaran las medidas necesarias para recibir buques en dificultades en sus aguas territoriales, proporcionar lugares de refugio y formular planes de acción apropiados.

Salvamento de personas en peligro

38. En marzo de 2005, más de 100 personas murieron ahogadas cuando intentaban llegar al Yemen desde Somalia a bordo de embarcaciones de contrabandistas, y en junio de 2005, 27 personas que estuvieron a la deriva durante ocho días en el Mar Mediterráneo vieron pasar buques cargueros frente a ellas sin que respondieran a sus pedidos de ayuda, hasta que fueron finalmente socorridas por un buque portacontenedores matriculado en Dinamarca¹⁵. Estos incidentes, y la posibilidad de que ocurran muchos otros que no son denunciados, indican que es preciso adoptar medidas urgentes para afrontar esta tragedia humana.

39. En 2004, la OMI enmendó el Convenio SOLAS y el Convenio SAR y aprobó directrices sobre el trato de las personas rescatadas en el mar para ayudar a los capitanes a comprender la obligación que les incumbe en virtud del derecho internacional de socorrer a las personas que se encuentren en peligro, y para garantizar que al recibir a bordo a las personas halladas en peligro en el mar los capitanes se vean eximidos de esa obligación, con la menor desviación posible de la ruta prevista del

buque respectivo (véase A/59/62/Add.1, párrs. 74 a 79). Se prevé que estas enmiendas entren en vigor el 1° de julio de 2006. Además, el Comité de Facilitación de la OMI, en su 32° período de sesiones, celebrado del 4 al 8 de julio de 2005, enmendó dos disposiciones de la Convención sobre facilitación del tráfico marítimo internacional a los efectos de exigir a las autoridades públicas que: a) faciliten la llegada, la estadía y la partida de los buques que hayan socorrido a personas halladas en peligro en el mar a fin de proporcionar un lugar seguro a esas personas, y b) solicitar la cooperación de los propietarios de los buques para asegurar que, cuando un buque tenga la intención de hacer escala en un puerto con el único propósito de desembarcar a personas rescatadas en el mar para que reciban atención médica de emergencia, el capitán avise a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, indicando en la forma más detallada posible la clase de enfermedad o lesiones y la identidad de las personas (resolución FAL.8(32), publicada en el documento FAL 32/22 de la OMI).

40. A pesar de los progresos alcanzados por la OMI, es necesario que los Estados cooperen más estrechamente para abordar todos los aspectos de los problemas relacionados con el salvamento de personas que se hallen en peligro en el mar. A este respecto cabe destacar dos iniciativas recientes. En junio de 2005, el Migration Policy Institute llevó a cabo una mesa redonda sobre interceptación y salvamento en el mar: formas de garantizar la seguridad y determinar la situación. El ACNUR, en el marco del proyecto financiado por la Unión Europea para la creación de capacidad en materia de protección de refugiados en el norte de África, convocará en 2005 dos reuniones que se centrarán en la interceptación y el salvamento en el Mar Mediterráneo, como forma de dar seguimiento a sus Consultas Mundiales sobre la Protección Internacional y al Seminario de expertos sobre salvamento en el mar.

V. La seguridad marítima y la delincuencia en el mar

A. La seguridad marítima

41. Durante el período en examen, la comunidad internacional siguió trabajando para robustecer el marco jurídico internacional que apunta a prevenir y eliminar los actos de terrorismo, incluidos los perpetrados en el mar. En la presente sección se proporciona información sobre los progresos alcanzados en la elaboración de convenios nuevos, así como en la introducción de enmiendas en los ya existentes, antes de centrar la atención en la aplicación de las medidas de seguridad marítimas previstas en el Convenio SOLAS y en el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias y las medidas adoptadas recientemente por la OMA.

Elaboración de nuevos convenios y enmienda de los existentes

42. El Convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear, aprobado por la Asamblea General en su resolución 59/290, exige que cada Estado Parte establezca su jurisdicción respecto de los delitos previstos en el Convenio cuando éstos sean cometidos en su territorio, a bordo de un buque que enarbore su pabellón, o por uno de sus nacionales. A diferencia del Convenio SUA, después de la palabra “territorio” no se menciona expresamente el mar territorial. La seguridad nuclear se ha reforzado aún más mediante la aprobación, el 8 de julio de 2005, de

enmiendas a la Convención sobre la protección física de los materiales nucleares, en virtud de las cuales se exigirá a los Estados Partes que protejan el material y las instalaciones nucleares destinados al uso y el almacenamiento con fines domésticos pacíficos y durante el transporte. Las enmiendas también prevén la expansión de la cooperación entre los Estados para la adopción de medidas rápidas para localizar y recuperar material nuclear hurtado o de contrabando, a efectos de mitigar las posibles consecuencias radiológicas del sabotaje y prevenir y combatir los delitos conexos (comunicado de prensa 2005/03 del OIEA).

43. La seguridad marítima saldrá aún más fortalecida cuando la Conferencia diplomática de revisión de los tratados para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima apruebe, en octubre de 2005, los proyectos de protocolo del Convenio SUA y su Protocolo de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. En su 90º período de sesiones, el Comité Jurídico de la OMI se mostró de acuerdo con la mayor parte del texto de los proyectos de protocolo, en algunos casos sobre la base de una decisión por mayoría. Con respecto a las partes del texto que quedaron entre corchetes, la Conferencia deberá determinar las consecuencias de la falta de respuesta por parte del Estado del pabellón a las solicitudes de confirmación de la nacionalidad o las solicitudes de visita recibidas de las autoridades de otro Estado parte; y el número de Estados que se requerirá para la entrada en vigor de los protocolos y para introducir y aprobar enmiendas. Algunas delegaciones expresaron su disconformidad con la decisión mayoritaria de aprobar el texto relativo a las excepciones a los delitos en materia de transporte y se reservaron expresamente el derecho a plantear nuevamente la cuestión en la Conferencia. La decisión adoptada por mayoría de incluir entre los delitos el transporte a bordo de un buque de materiales básicos, materiales fisionables especiales, equipo o materiales especialmente concebidos o preparados para el tratamiento, utilización o producción de materiales fisionables especiales, a sabiendas de que están destinados a ser utilizados en una actividad nuclear explosiva o en cualquier otra actividad nuclear no sometida a las salvaguardias previstas en un acuerdo general sobre salvaguardias, fue también criticada por algunas delegaciones que señalaron que esa decisión debería haberse adoptado por consenso, y que la exigencia del requisito de las salvaguardias tendría como resultado la imposición del régimen del Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares a Estados no signatarios de éste, o iría más allá del régimen de dicho Tratado¹⁶.

Aplicación del Convenio SOLAS y del Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias

44. Desde la entrada en vigor, el 1º de julio de 2004, de las medidas de seguridad marítimas del Convenio SOLAS y del Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, los informes indican que el número de hurtos y accidentes en las zonas restringidas por motivos de seguridad ha disminuido. Sin embargo, a pesar de los acontecimientos positivos, parecería que el grado de rigor ejercido en la aplicación, el cumplimiento y la imposición de las disposiciones del Convenio SOLAS y del Código ha decaído en algunos casos¹⁷. También son motivo de preocupación las consecuencias negativas de la aplicación para algunos marinos. Algunos de los problemas concretos que se han mencionado son el aumento del volumen de trabajo y la responsabilidad sin un aumento paralelo de la remuneración, restricciones en materia de permisos de tierra y problemas para la

obtención de visados. Además, algunos marinos sienten que se les considera amenazas potenciales contra la seguridad, en lugar de aliados¹⁸.

45. Con el fin de seguir ayudando a los Estados a aplicar y hacer cumplir las disposiciones del Convenio SOLAS y del Código, el CSM aprobó varias circulares en su 80º período de sesiones¹⁹. Aprobó enmiendas a las reglas XI-1/3-1 y XI-1/5 del Convenio SOLAS, al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, y al Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, a efectos de introducir el sistema obligatorio de la OMI de número único de identificación de la compañía y el propietario registrado²⁰. Se prevé que las enmiendas entren en vigor el 1º de enero de 2009. El CSM enmendó también el formato y las directrices aplicables al registro resumido continuo, establecidos en la resolución A.959(23) de la Asamblea de la OMI, a efectos de incluir los números de identificación de la compañía y el propietario registrado y resolver algunas dificultades prácticas relacionadas con la expedición y la inspección de un registro resumido continuo cuando un buque es transferido de un Estado de abanderamiento a otro (resolución MSC.198(80))²¹.

46. En la OMI se está elaborando una disposición del Convenio SOLAS sobre identificación y seguimiento de largo alcance de los buques que apunta, entre otras cosas, a establecer un mecanismo para recoger información sobre identificación y seguimiento de los buques a grandes distancias con fines de seguridad, búsqueda y salvamento o con cualquier otro propósito que determine la OMI, y un sistema para proporcionar esa información a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, ya sea como Estados ribereños, de abanderamiento o rectores de puerto. Varias delegaciones, si bien aceptan que la OMI debe concentrarse en primer lugar en elaborar un sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques con fines de seguridad marítima, han destacado la necesidad de ampliar el sistema para que pueda aplicarse también a la seguridad y a la protección del medio ambiente²².

47. En el 80º período de sesiones del CSM se reconoció que era necesario resolver algunas cuestiones pendientes antes de aprobar enmiendas al Convenio SOLAS con respecto al sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques. Una de las cuestiones pendientes es la determinación de la distancia a la que debe estar un buque de la costa para que un Estado ribereño tenga derecho, en consonancia con sus necesidades de seguridad, a acceder a información sobre identificación y seguimiento de ese buque, si se trata de un buque extranjero que no tiene la intención de hacer escala en una instalación portuaria u otro lugar ubicado dentro de su jurisdicción. Ha habido desde sugerencias de fijar esa distancia en 2000 millas marinas, para darle al Estado ribereño la posibilidad de evaluar la eventual amenaza contra su seguridad que podría representar el buque y formular y adoptar medidas para reducir la amenaza si fuera necesario, hasta sugerencias de fijar la distancia en 200 millas marinas para que la distancia del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques coincida con la extensión de las zonas marítimas ya existentes en virtud de la Convención; así como sugerencias de utilizar las zonas delimitadas en el actual plan mundial provisional de búsqueda y salvamento para ese sistema. En lo que respecta a estas últimas, se ha señalado que algunas regiones de búsqueda y salvamento se extienden más allá de las 2000 millas marinas, y que varios Estados comparten una misma región. También se ha propuesto que una Administración pueda decidir y comunicar a la OMI la distancia que autoriza para que cualquier Gobierno Contratante pueda recibir información de esos sistemas. En el 80º período de sesiones del CSM se subrayó la importancia de asegurar que los

sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques fuesen compatibles con los derechos de los Estados en virtud del derecho internacional y, en particular, con la Convención²³.

48. La OMI también ha estado examinando posibles vacíos en el ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, que abarcan los buques de pasajeros, los buques de carga con un arqueo bruto de 500 toneladas o más que se dedican al comercio internacional, y las unidades móviles de perforación en el mar no estacionadas. La circular MSC.1157 (“Plan provisional para el cumplimiento por parte de determinados buques de carga de las medidas especiales para incrementar la protección marítima”), aprobada por el CSM en su 80º período de sesiones, aclara que el arqueo bruto se determina de conformidad con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969. Algunas administraciones han eximido a los buques de carga del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Convenio SOLAS y en el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, al permitirles usar su arqueo bruto determinado de conformidad con las normas nacionales de arqueo. Se ha sugerido que la OMI considere la posibilidad de dar orientación con respecto a la extensión de los procedimientos de seguridad marítima a las naves no comprendidas en el Convenio SOLAS, ya que éstas pueden constituir una amenaza importante para la seguridad. Se ha señalado que la combinación de un sinnúmero de diversos factores, como la inexistencia de una estructura oficial de registro e inspección, hace que la implantación de medidas de seguridad eficaces para los buques no comprendidos en el Convenio SOLAS sea una tarea necesaria pero también compleja y difícil. Una solución satisfactoria en una parte del mundo puede no adecuarse necesariamente a las exigencias de otra²⁴.

Marco normativo de la Organización Mundial de Aduanas

49. Otra iniciativa mundial destinada a reforzar la seguridad marítima es el Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial, aprobado por el Consejo de la OMA en junio de 2005. Este marco normativo tiene por objeto fomentar la cooperación entre las administraciones aduaneras a nivel internacional y la comunidad del comercio, para proteger las cadenas internacionales de suministro y facilitar las corrientes comerciales legítimas. Ha sido elaborado sobre la base de cuatro principios aplicables a los servicios aduaneros: la armonización de la información electrónica en forma anticipada; la aplicación de un criterio uniforme en materia de gestión de riesgos; el uso de equipos no intrusivos de detección, y el otorgamiento de beneficios a las empresas que cumplan las normas mínimas de seguridad de la cadena de suministro y apliquen las mejores prácticas. En el Marco se reconoce la necesidad de fortalecer la capacidad para garantizar su adopción y aplicación a nivel general. La OMA tiene la intención de prestar asistencia a los Estados para la evaluación y diagnóstico de las necesidades y para acceder a fuentes de financiación²⁵.

B. La delincuencia en el mar

50. La aplicación efectiva de las medidas de seguridad marítimas previstas en el Convenio SOLAS y en el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias también puede contribuir en gran medida a reducir las actividades delictivas en el mar. Por ejemplo, en los puertos de los Estados Unidos, la implantación de medidas de seguridad ha permitido reducir los casos de polizonaje en

un 50%. En la 14ª reunión de los jefes de los organismos nacionales encargados de combatir el tráfico ilícito de drogas de la región de América Latina y el Caribe se alentó a los Estados a que adoptaran medidas para reforzar la seguridad de los puertos y las instalaciones de contenedores como primer paso hacia la disuasión de la utilización de éstos por los traficantes para el transporte de drogas ilícitas; y a que procuraran que sus autoridades encargadas de proteger las fronteras estuviesen bien preparadas y equipadas para cumplir las responsabilidades de fiscalización e inspección que les competía. También se alentó a los gobiernos a que adoptaran un enfoque más dinámico respecto del intercambio de información entre las autoridades competentes en relación con el movimiento por la región de personas y embarcaciones sospechosas de participar en el tráfico ilícito de drogas por mar (véase el documento E/CN.7/2005/5, párrs. 34 a 36).

51. La OMI está revisando sus directrices para la prevención y represión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y sustancias químicas precursoras a bordo de buques, que figuran en la resolución A.872(20) de la Asamblea de la OMI, para armonizarlas con el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y con el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (véase el documento A/60/63, párr. 102). El Comité de Facilitación no pudo finalizar la revisión antes del 24º período de sesiones de la Asamblea de la OMI, como se había previsto inicialmente, porque decidió que esa tarea debía realizarse en forma conjunta con el CSM. En consecuencia, se ha sometido a consideración de la Asamblea de la OMI, para que lo apruebe en su 24º período de sesiones, un proyecto de resolución en el que se autorizaría al Comité de Facilitación y al CSM a introducir enmiendas en las directrices y en el que se pide a ambos Comités que presenten un informe a la Asamblea en su 25º período de sesiones, en 2007²⁶.

52. Si bien se espera que la aplicación de las medidas de seguridad previstas en el Convenio SOLAS y en el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias tenga un efecto positivo en la reducción de los incidentes de piratería y robo a mano armada, aún es demasiado pronto para cuantificar el efecto de su aplicación. Los informes sobre incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar cometidos en 2004 y en el primer semestre de 2005 recibidos por la OMI y la Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional indican que, si bien el número total de incidentes ha disminuido, el nivel de violencia ha recrudecido y ha determinado un aumento en el número de tripulantes asesinados o tomados rehenes²⁷. Los informes recibidos por la Oficina indican que seis buques fueron secuestrados y 176 tripulantes fueron tomados rehenes durante los seis primeros meses de 2005. Por ejemplo, el 26 de junio, un buque fletado por el Programa Mundial de Alimentos que transportaba ayuda alimentaria para 28.000 somalíes que habían sobrevivido al tsunami del Océano Índico fue secuestrado frente a las costas de Somalia. La carga y los 10 tripulantes del buque fueron tomados rehenes y se exigió un rescate a cambio de su liberación²⁸.

53. El CSM observó en su 80º período de sesiones que las Partes en el Convenio SOLAS debían ser conscientes de que si continuaban los actos de piratería y robo a mano armada surgiría una grave preocupación en torno al grado de cumplimiento del régimen de seguridad marítima en sus puertos e instalaciones portuarias y, en particular, debido a que la mayoría de los incidentes seguían ocurriendo en aguas territoriales, en cuanto a la eficacia de las medidas adoptadas por los Estados para cumplir sus obligaciones de conformidad con la regla XI-2/7 del Convenio SOLAS (Amenazas para los buques). Se instó una vez más a todos los gobiernos y al sector

industrial a que intensificaran y coordinaran sus esfuerzos con miras a erradicar tales actos. Se alentó a los Estados ribereños, del puerto y del pabellón a que formularan estrategias nacionales para combatir la piratería y el robo a mano armada contra los buques, o a que revisaran y actualizaran sus estrategias actuales y, en particular, a que evaluaran la viabilidad de celebrar acuerdos bilaterales o multilaterales encaminados a reducir la incidencia de la piratería y el robo a mano armada. El CSM reiteró la necesidad urgente de que todos los Estados proporcionaran a la OMI información sobre las medidas adoptadas en relación con los incidentes ocurridos en sus aguas territoriales²⁹.

VI. El medio marino y los recursos marinos vivos

A. Protección y preservación del medio marino

1. Contaminación causada por actividades realizadas en tierra

54. La principal fuente de contaminación del medio marino son las actividades humanas realizadas en tierra firme, tanto en zonas costeras como en zonas más alejadas de la costa. La contaminación provocada por las actividades terrestres abarca los desechos municipales, industriales y agrícolas y las aguas de escorrentía, así como la deposición atmosférica. El medio marino también resulta afectado por las alteraciones físicas de las zonas costeras, incluida la destrucción de hábitats de vital importancia para mantener la salud del ecosistema³⁰. En la sexta reunión del proceso abierto de consultas oficiosas se examinaron las fuentes terrestres de desechos marinos (véase el documento A/60/99).

55. En 1995 se aprobó el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra (A/56/166, anexo II) como reacción ante estos graves problemas. El Programa de Acción fue sometido a su primer examen intergubernamental en 2001, y a raíz de ese examen se aprobó la Declaración de Montreal (E/CN.17/2002/PC.2/15, anexo, secc.1). En la segunda reunión intergubernamental de examen, que se celebrará en Beijing del 16 al 20 de octubre de 2006, se examinarán los progresos alcanzados en la aplicación del Programa de Acción hasta ese momento y se determinarán las formas posibles de incrementar la aplicación, en particular a nivel nacional, mediante mecanismos de financiación innovadores, el robustecimiento de los marcos legislativos e institucionales, el fomento de las alianzas y el fortalecimiento de la cooperación con las iniciativas de ordenación integrada de las zonas costeras. En esa reunión también se definirá el programa de trabajo de la Oficina de Coordinación del PNUMA para el Programa de Acción Mundial correspondiente al período 2007-2011, con miras a intensificar la cooperación con los órganos y mecanismos pertinentes y respaldar la aplicación de los instrumentos internacionales, entre ellos la Declaración del Milenio y el Plan de Aplicación de Johannesburg aprobado en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible³¹. Durante 2005 y 2006 se llevará a cabo una serie de reuniones preparatorias y eventos de información con miras a la reunión intergubernamental de examen, entre ellas una reunión preparatoria para considerar específicamente el programa de trabajo propuesto para la Oficina de Coordinación del PNUMA (véase www.gpa.unep.org/igr2/index.html).

56. Los vertimientos de aguas residuales urbanas constituyen una de las amenazas más importantes contra el medio costero a escala mundial. En su 13° período de sesiones, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible acordó políticas y medidas prácticas para lograr el cumplimiento de los compromisos internacionales relacionados con el agua y el saneamiento y con los asentamientos humanos, incluidas las metas establecidas en el Plan de Aplicación de Johannesburgo. Varias recomendaciones se refieren a la recogida, tratamiento y reutilización de las aguas residuales, en particular a la necesidad de prestar asistencia financiera y técnica a las autoridades locales y nacionales para que establezcan sistemas de alcantarillado e instalaciones de tratamiento de aguas residuales rentables y ecológicamente racionales, que incluyan sistemas descentralizados para las zonas urbanas³².

2. Contaminación causada por buques

57. El Convenio MARPOL reglamenta los vertimientos de hidrocarburos y otras sustancias nocivas desde los buques en sus anexos I (hidrocarburos), II (sustancias nocivas líquidas), III (sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos), IV (aguas sucias de los buques) y V (basuras de los buques). Más adelante se reseñan los últimos acontecimientos relacionados con los anexos I y IV. El anexo V, en cuanto se refiere a los desechos marinos, se examinó en la sexta reunión del proceso de consultas oficiosas (véase el documento A/60/99).

58. El 5 de abril de 2005 entraron en vigor la enmienda introducida en la regla 13G (sobre la eliminación acelerada de los buques cisterna de casco único) y la nueva regla 13H (sobre prevención de la contaminación causada por buques petroleros de casco único que transportan hidrocarburos pesados) del anexo I del Convenio MARPOL (véase el documento A/59/62, párrs. 144 y 145 y 172 a 174). De acuerdo con la regla 13G revisada, el plan de evaluación del estado del buque es aplicable a todos los buques cisterna de casco único de 15 o más años de antigüedad. En su resolución MSC.197(80), el CSM incorporó algunos elementos del plan en las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18) de la Asamblea de la OMI, en su forma enmendada), y añadió una nueva sección que contiene directrices relativas al reconocimiento para la inspección de buques cisterna de doble casco. Las enmiendas en las directrices entrarán en vigor el 1° de enero de 2007. En su 53° período de sesiones, el CPMM enmendó el plan en su resolución MEPC.131(53), para ajustar sus remisiones a las reglas del anexo I del Convenio MARPOL al nuevo sistema de numeración del anexo I revisado, cuya entrada en vigor está prevista para el 1° de enero de 2007 (véase el documento A/60/63, párrs. 116 y 117). El CPMM también aprobó las directrices para la aplicación de los requisitos que impone el anexo I revisado del Convenio MARPOL a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga y a las unidades flotantes de almacenamiento (resolución MEPC.139 (53)).

59. El anexo IV revisado, que contiene normas para la prevención de la contaminación por aguas residuales procedentes de buques, entró en vigor el 1° de agosto de 2005. En señal de reconocimiento de la importancia del control ejercido por el Estado rector del puerto, el CPMM aprobó la inclusión en el anexo IV revisado de una nueva regla sobre la supervisión de los buques por el Estado rector del puerto, para adoptarla en su período de sesiones siguiente³³.

Instalaciones de recepción de desechos

60. El CPMM aprobó un nuevo formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción de desechos (MEPC/Circ.469) y una circular acerca de las prescripciones de notificación sobre las instalaciones de recepción de desechos (MEPC/Circ.470). También decidió que se creara en la Internet una base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción como módulo del componente del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI. Las industrias navieras y portuarias comunicaron al Comité que habían constituido un foro sobre instalaciones de recepción industriales con el fin de reunir información y proponer soluciones y que habían formulado un plan de acción para subsanar las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción³⁴. El Comité dio instrucciones a la secretaría de la OMI para que preparara un proyecto de plan de acción destinado a subsanar las deficiencias de las instalaciones de recepción, basado en el plan de acción del foro³⁵.

Zonas marinas especialmente sensibles

61. El CPMM aprobó las directrices revisadas para la determinación y la designación de zonas marinas especialmente sensibles, para que fueran aprobadas por la Asamblea de la OMI en su 24º período de sesiones. De acuerdo con las directrices revisadas, para que una zona pueda calificarse de especialmente sensible, por lo menos uno de los criterios enumerados en las directrices revisadas tiene que cumplirse en toda la zona propuesta, aunque no es necesario que se cumpla el mismo criterio en toda la zona. El patrimonio cultural se ha vuelto a establecer como uno de los criterios comprendidos en la categoría de criterios sociales, culturales y económicos. Las propuestas de designación de una zona especialmente sensible que se presenten a la OMI deben ir acompañadas de una propuesta de las medidas de protección conexas, con el fundamento jurídico de cada una de las medidas indicadas. El fundamento jurídico puede ser: a) cualquier medida ya existente en virtud de un instrumento vigente de la OMI; b) cualquier medida que no exista aún pero que podría estar disponible después de que se enmiende o elabore un instrumento de la OMI; o c) cualquier medida que se haya propuesto para ser adoptada en el mar territorial o de conformidad con el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención. De conformidad con las directrices revisadas, la “designación en principio” sólo va a ser utilizada por el CPMM después de examinar una propuesta de designación de una zona marina especialmente sensible, y queda a la espera de que las medidas de protección conexas sean aprobadas o adoptadas por el órgano competente³⁶.

62. En su resolución MEPC/33(53), el CPMM designó el Estrecho de Torres como una ampliación de la zona especialmente sensible de la Gran Barrera de Coral. En la resolución se reconoce el establecimiento de una derrota de dos direcciones, y se recomienda que los gobiernos reconozcan la necesidad de proteger eficazmente la región de la Gran Barrera de Coral y el Estrecho de Torres, y que comuniquen a los buques que enarbolan su pabellón que deben proceder de conformidad con el sistema de practica de Australia en el caso de los buques mercantes de 70 o más metros de eslora y de los buques cisterna de cualquier tamaño que transporten petróleo, productos químicos o gas. Durante el período de sesiones del CPMM, varias delegaciones manifestaron que la resolución no constituía un fundamento de derecho internacional para exigir el practica obligatorio a los buques en tránsito por el Estrecho de Torres o por cualquier otro estrecho utilizado para la navegación internacional³⁷.

63. El CPMM designó varias otras zonas como zonas marinas especialmente sensibles, tras la aprobación de las medidas de protección conexas por el Subcomité sobre la Seguridad de la Navegación de la OMI y previendo su ulterior aprobación por la Asamblea o el CSM, a saber: las Islas Canarias (resolución MEPC/34(53)); el Archipiélago de las Galápagos (resolución MEPC/35(53)), y la región del Mar Báltico (resolución MEPC/36(53))³⁸. Las fechas de entrada en vigor de la zona que debe evitarse en el Archipiélago de las Galápagos, así como de los dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados, la derrota en aguas profundas recomendada y las zonas del Mar Báltico que deben evitarse, serán determinadas por la Asamblea de la OMI tras la adopción de las medidas en su 24º período de sesiones. Las fechas de entrada en vigor de los dispositivos de separación del tráfico, de las zonas que deben evitarse y del sistema de notificación obligatoria para buques en la zona de las Islas Canarias se determinarán una vez que sean aprobados por el CSM en su 81º período de sesiones, que se celebrará en 2006.

Medidas adoptadas en respuesta al incumplimiento

64. La información que figura en los párrafos 34 a 36 *supra* también está estrechamente relacionada con la presente sección. Entre otras iniciativas recientes para combatir el problema del incumplimiento por los buques de las reglas y normas internacionales aplicables en materia de prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino causada por buques cabe mencionar la resolución 1439 (2005), aprobada por la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa. En esa resolución se invita a los Estados miembros a que introduzcan o amplíen sus servicios de guardacostas para garantizar la seguridad marítima y portuaria y proteger el medio marino; a que diseñen sistemas de vigilancia de los vertimientos de desechos de hidrocarburos y la descarga de agua de lastre; a que prevean sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias para los responsables de cualquier incidente de contaminación del mar, incluida la posibilidad de imponer penas de prisión en los casos de contaminación deliberada; a que se hagan partes en el Convenio sobre sustancias peligrosas y nocivas y en la Convención para la protección del medio ambiente mediante el derecho penal, del Consejo de Europa; a que introduzcan normas en la OMI para que los Estados perjudicados por la contaminación causada por buques puedan exigir reparación al Estado del pabellón, cuando se compruebe que el daño está relacionado con la falta del debido control del buque por parte del Estado de abanderamiento; y a que reformen el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para que las víctimas de los desastres marítimos puedan recibir rápidamente una indemnización satisfactoria.

Contaminación atmosférica causada por buques

65. En su 53º período de sesiones, el CPMM tomó nota de los resultados del seminario técnico sobre sistemas de índices de emisión de gases de efecto invernadero y pidió al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica que continuara mejorando el proyecto de directrices relativas al establecimiento de índices de emisión de los gases de efecto invernadero. El seminario técnico había examinado información sobre las pruebas realizadas por Alemania, la India, las Islas Marshall, Noruega y la Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Cisterna con el sistema de índices de emisión del dióxido de carbono. El CPMM también aprobó enmiendas a las disposiciones sobre prevención de la contaminación del aire por los buques que figuran en el anexo VI, que incluyen la creación de una zona de control

de las emisiones de óxido de azufre en el Mar del Norte, y al Código técnico sobre el óxido de nitrógeno (resolución MEPC/32(53)). Las enmiendas entrarán en vigor en noviembre de 2006.

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

66. La OMI aprobó en 2004 el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques con el fin de prevenir, reducir al mínimo y en definitiva eliminar los riesgos derivados de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques. El Convenio entrará en vigor 12 meses después de su ratificación por 30 Estados, que representan el 35% del arqueo bruto de la flota mundial de buques mercantes.

67. Desde la aprobación del Convenio, la OMI ha seguido trabajando en la elaboración de directrices para facilitar la aplicación del Convenio a partir de su entrada en vigor. En su 53º período de sesiones, el CPMM aprobó directrices sobre la equivalencia de las prácticas de gestión del agua de lastre, directrices sobre el cambio del agua de lastre, directrices sobre los sistemas de gestión del agua de lastre, directrices sobre la gestión del agua de lastre y para la elaboración de planes de gestión del agua de lastre, y el procedimiento para la aprobación de los sistema de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas (véase el documento MEPC 53/WP.16 de la OMI). Se examinaron otros proyectos de directrices, pero se consideró que requerían mayor elaboración. El Comité aprobó un programa para la formulación de directrices sobre la aplicación uniforme del Convenio y creó un grupo de trabajo técnico dentro del Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino con el fin de examinar las propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas. También estableció un Grupo de examen para determinar si se disponía de tecnologías adecuadas para alcanzar el nivel de eficacia de la gestión del agua de lastre prescrito en la regla D-2.

4. Gestión de desechos

Convenio de Londres

68. La 28ª reunión del Grupo Científico del Convenio de Londres se celebró del 23 al 27 de mayo de 2005. El Grupo Científico continuó examinando la cuestión del secuestro de dióxido de carbono en estructuras geológicas y aprobó el informe del grupo de trabajo sobre el dióxido de carbono, haciendo suyas todas sus conclusiones y recomendaciones (véase el documento LC/SG 28/14 de la OMI).

69. El Gobierno de la Federación de Rusia, por carta de fecha 17 de mayo de 2005, notificó al Secretario General de la OMI que había aceptado las enmiendas a los anexos I y II del Convenio de Londres que figuraban en la resolución LC.51(16), relativa a la evacuación en el mar de desechos radiactivos y otras materias radiactivas. La resolución, que fue aprobada el 12 de noviembre de 1993, entró en vigor el 20 de febrero de 1994 respecto de todas las partes contratantes salvo la Federación de Rusia, que había presentado una declaración de no aceptación de dichas enmiendas. Tras la aceptación por la Federación de Rusia, la prohibición de la evacuación en el mar de desechos radiactivos ha adquirido carácter universal.

Convenio de Basilea

70. Los Estados partes en el Convenio de Basilea se reunieron del 4 al 8 de julio de 2005 en la cuarta reunión del Grupo de trabajo de composición abierta para comenzar los preparativos de la próxima conferencia ministerial, que se celebrará en Nairobi en 2006. El Grupo de trabajo centró la atención en el fortalecimiento de la eficacia del Convenio mediante una mayor colaboración con el sector industrial y la continuación de la labor relativa a los aspectos jurídicos del desguace de buques inservibles (véase el párrafo 73 *infra*).

71. A principios de 2005, la secretaría del Convenio de Basilea y el Programa de Mares Regionales del PNUMA unieron fuerzas en la lucha contra la contaminación de las zonas costeras mediante la firma de un memorando de entendimiento. La principal esfera de cooperación es la gestión ecológicamente racional de los desechos peligrosos a fin de evitar la contaminación de las aguas costeras y marinas. Ambas organizaciones crearán conciencia de la amenaza planteada por los desechos peligrosos y la contaminación del mar y se prestarán ayuda mutua en materia de capacitación técnica y jurídica³⁹.

5. Desguace, reciclaje y desmantelamiento de buques

Organización Marítima Internacional

72. En su 53º período de sesiones, el CPMM adoptó varias decisiones importantes sobre el desguace de buques. Tras conocer las recomendaciones del Grupo de trabajo sobre el desguace de buques, el Comité estuvo de acuerdo con la opinión de que la OMI debía elaborar, como cuestión de alta prioridad y para su examen y aprobación en 2008 ó 2009, un nuevo instrumento con disposiciones jurídicamente vinculantes y aplicables a nivel mundial sobre el reciclaje de buques para el sector naviero internacional y para las instalaciones de reciclaje. El Comité también hizo suyas las opiniones del Grupo de trabajo sobre los aspectos fundamentales que debía comprender ese nuevo instrumento, como el diseño, la construcción, la explotación y la preparación de los buques, con el objeto de facilitar el desguace ecológicamente racional y sin riesgos de los buques; el funcionamiento ecológicamente racional y sin riesgos de las instalaciones de reciclaje, y el establecimiento de un mecanismo adecuado de cumplimiento forzoso. Se preparó un proyecto de resolución para someterlo a la aprobación de la Asamblea en su 24º período de sesiones. El Comité convino asimismo en preparar una circular sobre la aplicación de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques y sus enmiendas.

Convenio de Basilea

73. El desguace y el abandono de buques fueron dos de las cuestiones que recibieron mayor atención en la cuarta reunión del Grupo de trabajo de composición abierta del Convenio de Basilea en julio de 2005. El Grupo de trabajo de composición abierta decidió que el Convenio de Basilea acogiera en Ginebra la segunda reunión del Grupo de Trabajo Conjunto OMI/OIT/Convenio de Basilea. Se invitó a las Partes en el Convenio y a otros interesados a que enviaran sus respuestas a un cuestionario sobre el abandono de buques en tierra o en puertos, que serían compiladas por la secretaría del Convenio de Basilea para presentarlas al Grupo de Trabajo Conjunto en su segunda reunión y al Grupo de trabajo de composición abierta en su quinta reunión. Con respecto al desguace de buques, se pidió a las Partes y a otros interesados que enviaran a la secretaría del Convenio sus opiniones sobre la

cuestión, incluyendo observaciones sobre cualquier vacío, superposición o ambigüedad entre el procedimiento de notificación previsto en el Convenio de Basilea y el proyecto de sistema de presentación de informes que estaba preparando el CPMM, así como cualquier solución que recomendaran para subsanar esos problemas. El Grupo de trabajo de composición abierta también acordó establecer un grupo de trabajo de composición abierta entre períodos de sesiones para que examinara las cuestiones relacionadas con el desguace de buques y le presentara un informe en su siguiente período de sesiones.

6. Cooperación regional

Programa de Mares Regionales del PNUMA

74. El PNUMA está organizando una serie de seminarios de creación de capacidad sobre el cumplimiento de las obligaciones jurídicas establecidas en los convenios, protocolos e instrumentos conexos sobre mares regionales. Uno de esos seminarios se celebró del 4 al 6 de julio de 2005 en el contexto del Convenio de Cartagena. En agosto de 2005 se llevará a cabo un seminario similar en el Pacífico meridional. Varios programas de mares regionales participaron en la Conferencia internacional del FMAM sobre el agua, celebrada en junio de 2005 en el Brasil. El PNUMA y el FMAM están preparando cursos de capacitación con el fin de ayudar a los programas de mares regionales a elaborar propuestas y orientaciones viables para poner en práctica estos proyectos más eficazmente.

75. El Programa de Mares Regionales también ha estado trabajando en el ámbito de la cooperación entre organismos, y recibirá los beneficios del Programa Mundial de Gestión del Agua de Lastre, establecido en forma conjunta por el FMAM, el PNUMA y la OMI, por conducto de un servicio de formulación y preparación de proyectos destinado a ayudar a los países en desarrollo a poner en práctica, mediante asociaciones eficaces, las reformas legislativas, institucionales y de políticas necesarias a nivel nacional, y a crear capacidad para contrarrestar el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasoras y agentes patógenos en el agua de lastre y los sedimentos de los buques. En un seminario celebrado los días 25 y 26 de julio de 2005 se determinaron las regiones en las que se ejecutará este proyecto. El Programa de Mares Regionales, junto con el Convenio sobre la Diversidad Biológica y el Programa Mundial sobre Especies Invasoras, organizaron un seminario del 27 al 29 de junio de 2005 con el fin de elaborar un programa de trabajo conjunto sobre especies exóticas marinas. Se está a punto de finalizar una carpeta de materiales y directrices para programas de capacitación destinados a fortalecer la capacidad de ordenación de las especies invasoras del medio marino y costero de los mares regionales.

76. El Programa de Mares Regionales publicó un estudio de viabilidad de la gestión sostenible de los desechos marinos en el que se evalúa la amenaza planteada por los desechos marinos en todo el mundo; se examina la eficacia de los instrumentos, programas e iniciativas que se ocupan actualmente de esta amenaza mundial, y se recomiendan actividades para controlar, reducir y atenuar el problema. El estudio fue presentado y distribuido en la sexta reunión del proceso abierto de consultas oficiosas, durante la sesión del grupo de debate sobre desechos marinos. A la luz de las recomendaciones formuladas en el informe, el Programa de Mares Regionales, en coordinación con el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, está comenzando a preparar una propuesta de proyecto del FMAM sobre la iniciativa de desechos

marinos, en el que podrían participar como asociados la OMI, la FAO, la COI y el Convenio de Basilea.

77. El Programa de Mares Regionales ha contratado a un experto para compilar estimaciones del valor de producción directa de los bienes y servicios para cada uno de los sectores marinos pertinentes de los países que limitan con los grandes ecosistemas marinos y mares regionales del mundo. Los datos presentarán una comparación entre el valor de los sectores marinos regionales y el volumen de recursos financieros que la comunidad de donantes proporcionará para la próxima reposición de recursos del FMAM.

Comisión para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nororiental

78. La Comisión se reunió del 27 de junio al 1º de julio de 2005. Entre los numerosos temas incluidos en el programa, la Comisión consideró su posible contribución a la futura Estrategia Marina Europea y una serie de cuestiones relacionadas con la diversidad biológica marina. Se instó a las Partes Contratantes a que comunicaran a la Comisión las zonas marinas protegidas que hubieran seleccionado inicialmente para que ésta pudiera evaluar, en su reunión siguiente, los componentes de su red de zonas marinas protegidas, la protección de los arrecifes de coral de aguas frías, y una propuesta de expansión del Atlántico nororiental como zona especial de conformidad con el anexo V del Convenio MARPOL.

Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico

79. En su 26ª reunión, celebrada en Helsinki los días 1º y 2 de marzo de 2005, la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico aprobó las siguientes recomendaciones: la recomendación 26/1, sobre la aplicación del sistema de cobro de una tasa no especial a los desechos generados por los buques en el Mar Báltico; la recomendación 26/2, sobre compilación de datos sobre la carga de contaminantes transportados por el agua; y la recomendación 26/3, sobre vigilancia de las sustancias radiactivas.

80. Los Jefes de Delegación de la Comisión celebraron su 17ª reunión en junio de 2005. Uno de los temas centrales de la reunión fue la preparación para 2007 de un plan de acción estratégico para el Mar Báltico, que será formulado en forma conjunta por todas las Partes Contratantes sobre la base de la Convención de Helsinki, teniendo en cuenta sus diferentes obligaciones en relación con la normativa de la Unión Europea. El plan de acción será un instrumento fundamental en la aplicación del enfoque del ecosistema dentro de la región ecológica del Mar Báltico. En la reunión también se decidió suprimir una serie de “lugares críticos” de la lista de las fuentes de contaminación más importantes en el Mar Báltico.

81. El 1º de julio de 2005, la Comisión lanzó oficialmente un sistema de identificación automática para supervisar el tráfico marítimo en el Mar Báltico. Se trata de un sistema de radio de muy alta frecuencia (VHF) que permitirá a los usuarios determinar el nombre, la posición, el rumbo, la velocidad, el calado y la carga de cualquier buque de más de 300 toneladas brutas que navegue en el Mar Báltico. Su función principal es proporcionar a las autoridades un instrumento de supervisión, compilación de estadísticas, análisis de riesgo, búsqueda y salvamento, control por el Estado rector del puerto, seguridad y otras tareas conexas destinadas a garantizar la seguridad de la navegación en las atestadas aguas del Mar Báltico (véase también la sección IV *supra*)⁴⁰.

B. Los recursos marinos vivos

1. Pesca

82. En el primer semestre de 2005 se celebraron varias reuniones importantes sobre pesca internacional. El 26º período de sesiones del Comité de Pesca de la FAO, celebrado del 7 al 11 de marzo, fue seguido de una reunión ministerial sobre pesca el 12 de marzo, en la que se aprobó una declaración sobre la pesca y el tsunami y una declaración sobre la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada. La cuarta reunión de los órganos regionales de pesca se celebró en Roma los días 14 y 15 de marzo. Los informes de estas reuniones pueden consultarse en el sitio Web del Departamento de Pesca de la FAO, en www.fao.org/fi.

83. El Canadá organizó la Conferencia sobre la ordenación de la pesca en altamar y el acuerdo de las Naciones Unidas sobre pesca en Saint John (Terranova y Labrador), en mayo de 2005. Durante esta conferencia, a la que asistieron participantes de 49 Estados y organizaciones internacionales, se llevó a cabo un taller de dos días de duración sobre cinco temas principales: consideraciones relativas al ecosistema en la ordenación de la pesca; cumplimiento y ejecución; adopción de decisiones en las organizaciones regionales de ordenación de la pesca; conciliar la capacidad de pesca con las aspiraciones de pesca; y nuevas esferas y vacíos. Además, la Conferencia emitió una declaración ministerial orientada a la acción (véase www.fisheriesgovernanceconference.gc.ca).

84. La cuarta ronda de consultas oficiosas de los Estados partes en el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios se celebró en Nueva York del 31 de mayo al 3 de junio de 2005. El tema central de la reunión fue la preparación de la conferencia de examen que habría de convocar el Secretario General de conformidad con el artículo 36 del Acuerdo. Además, la pesca y su contribución al desarrollo sostenible fue uno de los temas en que centró la atención la sexta reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, celebrada en Nueva York del 6 al 10 de junio de 2005. Los informes de ambas reuniones pueden consultarse en línea en el sitio Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, en www.un.org/depts/los/index.htm.

2. Ballenas

Comisión Ballenera Internacional

85. La 57ª reunión anual de la Comisión Ballenera Internacional se celebró en Ulsan (República de Corea) del 20 al 24 de junio de 2005. La Comisión examinó el informe de su Comité Científico sobre el procedimiento de gestión revisado, incluida su aplicación a las ballenas de Bryde del Pacífico septentrional, las ballenas de aleta del Atlántico septentrional y las capturas accidentales. También consideró los métodos de matanza de ballenas; cuestiones relacionadas con el bienestar de los animales; la caza de la ballena como medio de subsistencia de grupos aborígenes; los permisos científicos; las consecuencias socioeconómicas y la caza de ballenas en pequeña escala; y los efectos biológicos en las ballenas de las actividades de observación de ballenas. Por último, la Comisión examinó cuestiones ambientales, entre ellas la relación entre el hielo marino y los cetáceos, la degradación del hábitat y el ruido antropógeno.

86. La Comisión aprobó cuatro resoluciones relacionadas con: a) el Programa japonés de investigación de ballenas con permiso especial en el Océano Antártico; b) medidas para facilitar una cooperación más estrecha entre los Estados del área de distribución del rorcual pequeño común para agilizar los estudios de avistamiento de estos cetáceos frente a las costas de la Península de Corea; c) la ballena gris del Pacífico noroccidental; y d) el proceso del plan de gestión revisado (véase www.iwcoffice.org/meetings/meeting2005.htm).

3. Diversidad biológica

87. Durante el período que abarca el presente informe, las cuestiones relativas a la diversidad biológica marina se analizaron en varias reuniones. El Grupo de trabajo especial de composición abierta sobre áreas protegidas del Convenio sobre la Diversidad Biológica, en la reunión que celebró en junio en Montecatini (Italia), consideró, entre otras cosas, opciones de cooperación para el establecimiento de áreas protegidas marinas en zonas más allá de la jurisdicción nacional⁴¹. En el seminario del Programa de trabajo conjunto sobre especies foráneas invasoras en el medio marino y costero (véase párr. 75 *supra*) se identificaron los vacíos existentes en las actividades relacionadas con las especies marinas invasoras y se elaboró un proyecto de programa para llenar esos vacíos, con el fin de contribuir a la aplicación de las decisiones VII/5 y VI/23, párrafo 26 e), de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica. El Grupo especial de expertos técnicos sobre áreas protegidas marinas y costeras se reunió del 11 al 15 de julio de 2005 para considerar la forma en que los países podrían poner en práctica el programa de trabajo sobre diversidad biológica marina y costera del Convenio (decisión VII/5, anexo I) en lo que respecta a la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras. El grupo de expertos identificó los obstáculos que se oponían a la aplicación del programa a nivel nacional y regional y propuso estrategias para superar esos obstáculos⁴².

88. El 1º de julio de 2005, la Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres celebró el trigésimo aniversario de su entrada en vigor⁴³. En su 21ª reunión, el Comité de Fauna de la Convención examinó una serie de cuestiones, entre ellas la aplicación de la visión estratégica hasta 2007 y el establecimiento de prioridades; el examen del comercio de especies animales incluidas en los apéndices de la Convención, y el comercio de cohombres de mar y tiburones⁴⁴. En su 53ª reunión⁴⁵, el Comité Permanente de la Convención decidió organizar un cursillo sobre la “introducción procedente del mar”, que significa el traslado a un Estado de especímenes de cualquier especie capturados en el medio marino fuera de la jurisdicción de cualquier Estado (artículo I de la Convención). Se convino en que el cursillo tendría en cuenta, para el examen de estos temas, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces y las dos Consultas de Expertos de la FAO sobre estas cuestiones⁴⁶.

VII. Ciencia y tecnología marinas

A. Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar

89. La quinta reunión del Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar se celebró en Buenos Aires (Argentina) del 11 al 15 de abril de 2005. En dicha

reunión, el Órgano Consultivo prosiguió sus deliberaciones sobre: a) los resultados del cuestionario revisado de la COI sobre las prácticas de los Estados en materia de investigación científica marina y transferencia de tecnología marina, y b) el marco jurídico dentro del contexto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar aplicable a la reunión de datos oceanográficos. Además, el Órgano Consultivo concluyó el examen del proyecto relativo al procedimiento interno de la COI destinado a hacer un uso eficaz del artículo 247 de la Convención en relación con los proyectos de investigación científica marina realizados por organizaciones internacionales o bajo sus auspicios. En la resolución XXIII-8, aprobada en su 23º período de sesiones, la Asamblea de la COI tomó nota con satisfacción de los progresos realizados por el Órgano Consultivo y aprobó el procedimiento para la aplicación por la COI del artículo 247 de la Convención. La Asamblea de la COI alentó al Órgano Consultivo a que continuara trabajando, en estrecha colaboración con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y el Comité COI-OMM-PNUMA para el Sistema Mundial de Observación de los Océanos, en lo relativo al marco jurídico aplicable a la reunión de datos oceanográficos en el contexto de la Convención, y a que propusiera directrices prácticas para la realización de las siguientes actividades: a) el despliegue en alta mar de flotadores que pueden ser empujados por la corriente hacia zonas económicas exclusivas; b) el despliegue de flotadores y boyas de superficie que van a la deriva en zonas económicas exclusivas, y c) el despliegue de batitermógrafos no reutilizables en zonas económicas exclusivas por buques de oportunidad.

B. Sistema Mundial de Observación de los Océanos

90. La COI encabeza una asociación establecida con la OMM, el PNUMA y el Consejo Internacional de Uniones Científicas para poner en práctica el Sistema Mundial de Observación de los Océanos, que es un sistema de observación permanente de los océanos, creado, mantenido y actualizado con las contribuciones de los Estados miembros. El Sistema se creó en respuesta a los pedidos realizados en el Programa 21 de que se mejorara la vigilancia del medio ambiente mundial. Es parte de una estrategia de observación mundial integrada compartida por varios organismos de las Naciones Unidas (la UNESCO, el PNUMA, la FAO y la OMM), el Consejo Internacional de Uniones Científicas, el Programa Internacional de la geoesfera y la biosfera y los organismos espaciales del mundo. Tiene un subsistema para la alta mar que permite mejorar los pronósticos meteorológicos y climáticos y un subsistema costero para las aguas costeras. El Sistema comprende la teleobservación desde satélites; instrumentos costeros como medidores de mareas; boyas, derivadores y otras plataformas; buques de oportunidad (incluso ferrys comerciales); y series de observaciones de la variabilidad registradas a largo plazo. Genera datos e información que satisfacen las necesidades de muchos usuarios. El Sistema se aplica en gran parte merced a la orientación técnica que le proporciona la Comisión técnica conjunta de oceanografía y meteorología marina de la OMM y la COI. La oficina de proyectos del Sistema, que ha trabajado para consolidar y coordinar su labor de presentación de informes sobre el estado del sistema de observación de los océanos con la de la Comisión técnica conjunta, ha asumido la conducción de la tarea de preparar un informe sobre los progresos realizados en la implementación de la red inicial de observación de los océanos para el clima, para presentarlo a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. En su resolución XXIII-1, la Asamblea de la COI reconoció que la ejecución cabal del Sistema Mundial de

Observación de los Océanos exigía el funcionamiento permanente de sistemas *in situ* y desde el espacio que se consideraban parte integrante del Sistema Mundial de Sistemas de Observación de la Tierra.

C. Creación de capacidad

91. *Estrategia de creación de capacidad de la COI.* Mediante su iniciativa de capacitación, enseñanza y asistencia mutua, la COI se asegura de que las actividades de creación de capacidad vinculen sus programas con los programas nacionales y regionales actuales y previstos. Esto amplía los efectos de las actividades de la COI y hace que las iniciativas nacionales sean más sostenibles y eficaces. En su resolución XXIII-10, sobre principios y estrategia para el aumento de capacidades, la Asamblea de la COI exhortó a que se llevaran a cabo evaluaciones regionales de las capacidades existentes para realizar actividades de investigación científica marina y oceanografía operacional.

92. *Los Estados de África y la ordenación de las zonas costeras.* La COI, por conducto de su programa de ordenación integrada de las zonas costeras, es el organismo de ejecución de un proyecto sobre adaptación al cambio climático en las zonas costeras y gestión del cambio de la línea costera en África occidental, que cuenta con el apoyo de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África y es financiado por el FMAM. Se publicó un estudio regional en el que se evalúa la capacidad de África en materia de ordenación integrada de las zonas costeras para la Conferencia sobre colaboración ambiental organizada por la Nueva Alianza en marzo de 2005 en el Senegal.

93. *Datos e información sobre los océanos.* El Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográficos de la COI ayudará a reducir la “brecha digital” que existe entre los países desarrollados y en desarrollo mediante la creación de redes de datos e información oceanográficos. Las redes incorporarán funciones especializadas, como cartografía del lecho marino y predicción de tsunamis. El Intercambio desempeña un papel cada vez más dinámico en cuanto a guiar a los usuarios hacia la información mediante la creación y el mantenimiento de portales especializados y mecanismos de intercambio de información, en estrecha colaboración con las Naciones Unidas y otros organismos. Los subportales sobre los océanos de la COI para África, América Latina y Asia sudoriental tienen por objeto facilitar el acceso a la información sobre todos los aspectos de la investigación y la ordenación de los océanos y las zonas costeras.

VIII. Acontecimientos relacionados con el tsunami del Océano Índico

94. Desde que el tsunami del Océano Índico devastó comunidades costeras el 26 de diciembre de 2004⁴⁷, las organizaciones internacionales han tomado medidas extraordinarias para prestar asistencia a los sobrevivientes y colaborar con los países afectados en la labor de reconstrucción y en la reanudación de las actividades económicas. Entre esas organizaciones se cuentan la FAO, el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola, la OIT, la OMI, la Estrategia Internacional de Reducción de Desastres, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, el PNUD, el PNUMA, la COI, el Fondo de Población de las Naciones Unidas, el Programa de las Naciones

Unidas para los Asentamientos Humanos, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, el ACNUR, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, los Voluntarios de las Naciones Unidas, el Banco Mundial, el Programa Mundial de Alimentos, la OMS, la OMM y la Organización Mundial del Turismo. Se supone que la recuperación total de las zonas más afectadas llevará de dos a cinco años como mínimo y, en algunos lugares, una década. La reconstrucción de toda la región afectada tendrá un costo cercano a los 8.000 millones de dólares (para más información, véase www.reliefweb.int).

A. Actividades de reconstrucción y recuperación

95. En febrero de 2005, el Secretario General nombró al ex Presidente de los Estados Unidos Bill Clinton Enviado Especial de las Naciones Unidas para la recuperación después del tsunami. El 14 de julio de 2005, el Sr. Clinton formuló una declaración ante el Consejo Económico y Social durante una mesa redonda de un día de duración sobre las actividades de recuperación posteriores al tsunami (véase el comunicado de prensa ECOSOC/6166, del 14 de julio de 2005). El Sr. Clinton explicó que el principal objetivo de los esfuerzos era “volver a construir mejor”. Era indudable que los efectos no habrían sido tan devastadores si se hubieran tomado medidas preventivas de antemano —si se hubieran respetado las normas sobre construcción y no se hubiera eliminado la vegetación costera, si hubiera habido mayor conciencia de la necesidad de prevenir y si hubieran existido sistemas de alerta temprana. El Sr. Clinton exhortó a que se adoptaran rápidamente todas esas medidas de mitigación de desastres. Señaló que si bien el marco para las actividades de recuperación ya se había establecido en la mayoría de los países afectados, para que la recuperación se llevara a cabo satisfactoriamente era necesario resolver algunas dificultades normativas y operacionales específicas, entre ellas la creación de un plan de acción común para todos los participantes y el logro de un acuerdo sobre los aspectos ambientales. Añadió que había solicitado a los gobiernos de los países afectados que encabezaran la formulación del plan de acción, y que había pedido a los miembros de su alianza internacional que prestaran pleno apoyo a las iniciativas sobre el terreno. A continuación se describen algunas iniciativas que están directamente relacionadas con los océanos y el derecho del mar.

96. *Zona costera y medio ambiente.* En sus informes sobre el impacto ambiental del tsunami en Sri Lanka y las Maldivas (publicados en www.unep.org/tsunami), el PNUMA señaló que el tsunami del Océano Índico había ocasionado los mayores daños en las zonas costeras en las que se habían erradicado los arrecifes de coral, los manglares y la vegetación natural. El programa de recuperación ambiental del PNUMA se basa en la premisa de que para que las sociedades sean más fuertes y menos vulnerables, la dimensión ambiental debe estar integrada en los planes de reconstrucción. El PNUMA subraya la importancia de gestionar la reconstrucción teniendo en cuenta el medio ambiente (véase el comunicado de prensa UNEP/268, de 22 de febrero de 2005). Como medida complementaria de la reunión celebrada en El Cairo, en la que se adoptó una serie de principios para orientar la reconstrucción posterior al tsunami (véase www.gpa.unep.org/tsunami), el PNUMA prestará asistencia a los países afectados para la ordenación de las zonas costeras y la rehabilitación de ecosistemas costeros de importancia crítica. El PNUMA también ofrecerá sesiones de capacitación sobre la forma de establecer prioridades y evitar errores en

los proyectos de eliminación de residuos. Por último, el PNUMA lanzará proyectos más específicos a nivel nacional.

97. *Turismo*. De acuerdo con la Organización Mundial del Turismo, la mayoría de los centros turísticos ubicados en los países afectados están en condiciones de recibir visitantes nuevamente. Los planes de reconstrucción y reactivación se están llevando a cabo rápidamente, de conformidad con el Plan de Acción de Phuket. Como medida para restablecer la confianza, Tailandia ha implantado un sistema nacional de alerta sobre desastres conectado con centros meteorológicos de alto nivel en Hawái y el Japón. Además, el PNUMA proporcionará a Tailandia mareógrafos para medir el nivel del mar, que le permitan detectar y evaluar los tsunamis con un mayor grado de precisión, reduciendo al mínimo las falsas alarmas. El sistema estará conectado con el Sistema mundial de observación del nivel del mar⁴⁸.

98. *Pesca*. Como se describió anteriormente (A/60/63, párr. 286), las comunidades de pescadores fueron las más golpeadas por el tsunami. La FAO prosigue sus esfuerzos para ayudar a los países de la región del Océano Índico a recuperarse, entre otras cosas mediante actividades de creación de capacidad para mejorar la destreza de los constructores de embarcaciones y para hacer cumplir las normas que apuntan a reducir los riesgos que pueden correr los pescadores; nuevos planes para reactivar el sector de la acuicultura de Aceh azotado por el tsunami; y la distribución de aparejos de pesca, motores fuera de borda, herramientas y material de reparación (véase www.fao.org/tsunami). Los esfuerzos a largo plazo de la FAO no sólo apuntan a restablecer los medios de subsistencia de los pescadores sino también a elevar los ingresos de las comunidades costeras por encima de los niveles anteriores al tsunami⁴⁹.

99. *Infraestructura marítima*. Los daños sufridos por el sector marítimo fueron relativamente menores en comparación con los registrados en otros sectores. La OMI ha desplegado esfuerzos en dos frentes: el humanitario y el técnico. Estableció un fondo de socorro marítimo para el tsunami, destinado específicamente a restaurar la infraestructura marítima y a respaldar la rehabilitación de la industria pesquera en la región afectada. La OMI ha realizado también una serie de actividades en colaboración con la Asociación Internacional de Señalización Marítima, la OHI y la OMM, incluido el levantamiento de datos hidrográficos y la evaluación de la necesidad de reemplazar los instrumentos de ayuda a la navegación. El terremoto provocó cambios en la topografía de los fondos marinos y oceánicos y destruyó varios instrumentos de ayuda a la navegación. La OMI también tiene planes de usar el Servicio mundial de radioavisos náuticos de la OMI y la OHI para la difusión de alertas de tsunami entre los buques y la población en zonas portuarias y costeras a fin de complementar cualquier otro sistema de alerta anticipada contra tsunamis que establezca la COI⁵⁰.

B. Sistemas de alerta temprana

100. Se han hecho progresos con miras al establecimiento de un sistema de alerta temprana contra tsunamis para el Océano Índico. Tras varias reuniones y conferencias celebradas en junio de 2005⁵¹, la Asamblea de la COI estableció oficialmente el Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta contra Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Océano Índico en su resolución XXIII-12. El primer período de sesiones del Grupo de coordinación se celebró en Perth (Australia) del 3 al 5 de agosto de 2005. Representantes de 27 Estados de la región del Océano

Índico deliberaron sobre planes para establecer 23 estaciones de una red de observación del nivel del mar en tiempo real que abarcará toda la cuenca del Océano Índico para fines de 2005. Seis de esas estaciones ya están funcionando. La red es uno de los tres elementos que los expertos han concluido que son necesarios para el sistema de alerta contra tsunamis y de atenuación de sus efectos. Los otros dos son una red sismográfica mejorada y el despliegue a gran profundidad de sensores de presión capaces de detectar la señal del tsunami cuando se desplaza por el fondo del mar. Se prevé que todo el sistema estará en pleno funcionamiento para julio de 2006. Merced al uso de sensores de sismos y mareas, las comunicaciones rápidas, las redes de alarma en radios y teléfonos celulares y la capacitación en materia de preparación para casos de desastre en las regiones vulnerables, la gente tendrá tiempo de huir a tierras más altas antes de que golpeen las olas⁵².

101. La Asamblea de la COI decidió también establecer un Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta contra los Tsunamis y Otras Amenazas Costeras en el Caribe y Regiones Adyacentes (resolución XXIII-13) y en el Atlántico Nororiental y el Mediterráneo y mares adyacentes (resolución XXXIII-14). En virtud de la resolución XXXIII-15 se estableció un Grupo de trabajo especial encargado de preparar un marco para un sistema mundial de alerta temprana contra los tsunamis y otros riesgos oceánicos. La Comisión Técnica Mixta COI-OMM sobre Oceanografía y Meteorología Marina seguirá colaborando en la planificación y el establecimiento de los servicios de observación *in situ* necesarios para un sistema eficaz, sólido e integral de alerta contra riesgos naturales marinos en todas las principales cuencas oceánicas (véase el documento XXIII/2 de la COI, párr. 57).

102. Los Estados Unidos han anunciado que ampliarán sus medios de detección y alerta de tsunamis como contribución al Sistema Mundial de Sistemas de Observación de la Tierra. Desplegarán 32 nuevas boyas de tecnología avanzada para la evaluación y aviso de tsunamis, además de las seis que existen actualmente en la cuenca del Pacífico y que proporcionan datos al Centro Internacional de Información sobre los Tsunamis de la COI en Honolulu (Hawái). Se espera que esta cobertura a nivel mundial esté en funcionamiento para mediados de 2007. Cada boya consiste en un dispositivo de “registro de la presión en el fondo” para la detección de tsunamis que se coloca en el fondo del mar y que envía señales acústicas por el agua hasta una boya de superficie que transmite los datos por satélite a estaciones ubicadas en tierra⁵³.

IX. Programas de creación de capacidad

103. Durante la 15ª Reunión de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, varias delegaciones hicieron referencia a los beneficios que aportaban a los países en desarrollo las becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe y las becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nipón del Japón, e instaron a los Estados que estuviesen en condiciones de hacerlo que contribuyeran al Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe. El año pasado se recibieron contribuciones de Mónaco y Sri Lanka.

A. El programa de becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nippon del Japón

104. Los primeros diez becarios del programa de becas de las Naciones Unidas y la Fundación Nippon han concluido las actividades académicas de seis meses de duración que se realizan con el auspicio de las instituciones académicas participantes, y han comenzado la etapa de práctica e investigación, que dura tres meses. La División recibirá a ocho becarios, y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la OMI recibirán uno cada uno.

105. Actualmente hay 27 instituciones de 16 países que han aceptado oficiar de instituciones de acogida de los becarios del programa. Se están celebrando consultas con otras instituciones, entre ellas centros de ciencias marinas y programas multidisciplinarios de asuntos marinos. En octubre de 2005, el Comité de Selección otorgará las siguientes 12 becas. En el sitio Web de la División figura más información, incluso formularios de solicitud y una lista de las universidades participantes.

B. Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe

106. La ganadora del 18º Premio Amerasinghe, otorgado en 2003, Fernanda Millicay, finalizó su estudio e investigación sobre el régimen jurídico aplicable a los recursos genéticos en la Zona en el *Lauterpacht Research Center for International Law* de la Universidad de Cambridge, en el Reino Unido. Actualmente la becaria está cumpliendo su programa de pasantía de tres meses de duración en la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar.

C. El programa TRAIN-SEA-COAST⁵⁴

107. *Organización de cursos.* Después de publicado el informe principal (A/60/63), la Dependencia de Preparación de Cursos sobre la Corriente de Benguela finalizó la revisión de su curso sobre la lucha contra la contaminación del mar (véase A/57/57) y lo llevó a cabo en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) del 23 de mayo al 3 de junio de 2005. Asistieron 20 participantes, que recibieron apoyo financiero de sus organizaciones, en representación de Angola, Namibia y Sudáfrica. Además, del 9 al 14 de mayo de 2005 se dictó en Windhoek (Namibia), para el Proyecto de la cuenca del río Okavango, un curso sobre la forma de elaborar un programa de acción estratégico y análisis de diagnóstico transfronterizo, con un componente de evaluación ambiental. El programa de acción estratégico es un requisito que se exige para la mayoría de las propuestas de financiación de proyectos que se presentan ante el FMAM en la esfera de actividad relativa a las aguas internacionales. El objetivo del curso es formar un núcleo de recursos humanos y ayudar a proporcionar los conocimientos, la información y los métodos necesarios para elaborar un programa de acción estratégico. El curso de capacitación no es preceptivo y se basa en estudios de casos reales extraídos de propuestas de proyectos existentes, para poner de relieve las mejores prácticas⁵⁵.

108. *Actividades de difusión.* La Dependencia de Preparación de Cursos del Programa de Acción Mundial y el Instituto de Educación sobre el Agua de la UNESCO continuó dictando su curso sobre mejoramiento de la ordenación de las aguas residuales en las ciudades costeras, incluso en la Argentina (mayo de 2005). También se

llevó a cabo un breve programa de capacitación durante la Reunión Internacional sobre Pequeños Estados Insulares en Desarrollo celebrada en Mauricio (enero de 2005), además de los eventos de capacitación celebrados durante el 23° período de sesiones del Consejo de Administración del PNUMA (febrero de 2005) y durante el 13° período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible.

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

109. De conformidad con la resolución 59/24 de la Asamblea General, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar ha continuado sus esfuerzos de creación de capacidad mediante la organización de cursos de capacitación para personal técnico y administrativo de países ribereños en desarrollo con respecto al trazado de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y para la preparación de la información que debe presentarse ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental con arreglo a lo dispuesto en el artículo 76 de la Convención.

110. Después del primer curso de capacitación regional celebrado en Fiji (véase el documento A/60/63, párr. 49), la División, en colaboración con el Gobierno de Sri Lanka y la secretaria del Commonwealth, organizó un curso en Sri Lanka del 16 al 20 de mayo de 2005. Cuarenta funcionarios técnicos y administrativos de 12 países en desarrollo de la región del Océano Índico (Bangladesh, la India, Kenya, Madagascar, Mauricio, Mozambique, Myanmar, el Pakistán, la República Unida de Tanzania, Seychelles, Sri Lanka y Sudáfrica) participaron en el curso. Veintiuno de ellos recibieron asistencia del Fondo Fiduciario. Entre los instructores del curso había miembros actuales y anteriores de la Comisión.

111. Del 5 al 9 de diciembre de 2005 se celebrará en Ghana un tercer curso de capacitación para los Estados de África cuya plataforma continental en el Océano Atlántico tiene posibilidades de extenderse, y en mayo de 2006 se organizará en la Argentina un cuarto curso para la región de América Latina y el Caribe.

112. Durante los cursos de capacitación realizados en Fiji y Sri Lanka, la División también convalidó el manual de capacitación amplio que había preparado para ayudar a los Estados a preparar sus presentaciones ante la Comisión de conformidad con el artículo 76 de la Convención (véase el documento A/60/63, párr. 33), y el resto del material de capacitación. Una vez realizada esta convalidación, la División comenzó a preparar la versión definitiva del manual y los módulos de capacitación.

X. Cooperación y coordinación internacionales

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

113. La sexta reunión del proceso abierto de consultas officiosas se celebró del 6 al 10 de junio de 2005. El Presidente de la Asamblea General volvió a nombrar copresidente por tercer año consecutivo a Philip D. Burgess (Australia) y, tras celebrar las consultas correspondientes con los Estados Miembros, nombró presidente a Cristián Maquieira (Chile) en sustitución de Felipe Paolillo (Uruguay), quien no

pudo continuar como copresidente. De conformidad con la resolución 59/24 de la Asamblea General, el proceso de consultas oficiosas centró sus debates en la pesca y su contribución al desarrollo sostenible y en los desechos marinos, así como en cuestiones examinadas en reuniones anteriores. El informe de la sexta reunión figura en el documento A/60/99. Con arreglo a lo dispuesto en su resolución 57/141, la Asamblea General, en su sexagésimo período de sesiones, volverá a examinar la eficacia y utilidad del proceso de consultas oficiosas.

B. Proceso ordinario

114. En el párrafo 86 de su resolución 59/24, la Asamblea General pidió al Secretario General que organizara un segundo taller internacional con objeto de seguir examinando cuestiones relacionadas con el establecimiento del proceso ordinario para la evaluación mundial del estado del medio marino y la presentación de informes al respecto, incluidos los aspectos socioeconómicos, incluido el alcance del proceso y el comienzo de su fase inicial, la “Evaluación de Evaluaciones”. El segundo Taller Internacional se celebró en la Sede de las Naciones Unidas del 13 al 15 de junio de 2005. El Taller convino en recomendar a la Asamblea General las conclusiones del Presidente que figuran en el anexo del informe del Taller (A/60/91), para que las tuviera en cuenta al considerar cómo proceder con la “Evaluación de Evaluaciones”.

C. Red para los océanos y las zonas ribereñas

115. La segunda reunión de la red para los océanos y las zonas ribereñas (ONU-Océanos) se celebró en la Sede de las Naciones Unidas los días 2 y 3 de junio de 2005. Asistieron a ella representantes de la OMI, el PNUD, el PNUMA, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales y la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Secretaría, la COI, el Banco Mundial y la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. El Coordinador de la red informó a la reunión acerca del nuevo sitio Web de la red, creado recientemente (www.un-oceans.org). Los representantes deliberaron sobre el contenido, el objeto y la futura ampliación del sitio Web, así como sobre otros instrumentos de difusión. Con respecto al programa de trabajo, se convino en que la red siguiera centrando la atención en los temas señalados en la primera reunión, que son objeto de examen de los cuatro grupos de trabajo con plazos definidos, para aumentar al máximo la coordinación y la cooperación entre organismos. En tal sentido se destacó que los grupos de trabajo de la red estaban compuestos por representantes de las distintas secretarías. En vista de la incertidumbre en cuanto a la financiación del Atlas de los Océanos de las Naciones Unidas, que es un sistema de información con base en la Web (www.oceanatlas.org), la red acordó pedir apoyo financiero a los Estados Miembros y las organizaciones, a la vez de seguir funcionando como su “grupo de gestión”. En la reunión se recibió el informe del Secretario de ONU-Agua, que es otro mecanismo de coordinación interinstitucional, sobre sus actividades y prácticas, que podrían ser de utilidad para la red ONU-Océanos. Se analizaron, en particular, las consecuencias prácticas de la propuesta del PNUMA de crear un grupo de trabajo conjunto entre ONU-Océanos y ONU-Agua sobre el Programa de Acción Mundial. Por último, se acordó en principio celebrar una reunión especial de la red durante la Conferencia internacional

sobre políticas oceánicas integradas que se llevará a cabo en Lisboa del 10 al 14 de octubre de 2005.

XI. Conclusiones

116. El presente informe pone de relieve la amplia gama de cuestiones que se están abordando y las diversas actividades que han emprendido los Estados y los organismos internacionales en el contexto de los asuntos oceánicos y del derecho del mar. Se desprende del informe que para poder responder a determinadas inquietudes, será necesario tomar medidas en varias esferas. El proceso abierto de consultas officiosas ha llegado al final de su segundo ciclo de tres años y deberá ser examinado y renovado durante el sexagésimo período de sesiones de la Asamblea General. En 2006, el Programa de Acción Mundial celebrará su décimo aniversario y pasará revista a los esfuerzos realizados para proteger el medio marino de las actividades realizadas en tierra. La OMI ha aprobado un importante número de instrumentos referidos a todos los aspectos de las actividades de transporte marítimo internacional y actualmente está abocada a lograr su aplicación efectiva. Sin embargo, aún falta resolver algunos problemas graves, entre ellos las condiciones de trabajo, las personas en peligro en el mar y los incidentes de piratería y robo a mano armada. Se sigue trabajando en lo relativo a la gestión de desechos y el reciclaje de buques, mientras que la cooperación regional se está consolidando o reorganizando. La cooperación internacional reaccionó con rapidez ante el desastre del tsunami y se está concentrando en “volver a construir mejor”. En realidad, la clave para el futuro es la expansión de las actividades de creación de capacidad para ayudar a los países en desarrollo a establecer y fortalecer sus servicios e infraestructura relacionados con los océanos, conservar sus recursos marinos y usarlos de manera sostenible en beneficio de las generaciones actuales y futuras.

Notas

- ¹ En la Reunión de los Estados Partes, la delegación de Cuba indicó que estaba llevando a cabo las tareas necesarias para remitir una presentación a la Comisión antes de que venciera su plazo en 2009. Portugal también anunció que tenía previsto formular una presentación en 2009. Estas declaraciones se suman a las notificaciones ya mencionadas en el informe principal (A/60/63, párr. 28).
- ² Hasta la fecha, la OIT ha recibido información sobre 22 buques abandonados en 2004, para ingresarla en su base de datos sobre casos de abandono de gente de mar (documento LEG 90/6/1 de la OMI).
- ³ Informe del CPMM sobre su 53º período de sesiones, que figura en el documento MEPC 53/24 de la OMI, párr. 19.28, e informe del Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano que figura en el documento MEPC 53/WP.12.
- ⁴ Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 90º período de sesiones, documento LEG 90/15 de la OMI, anexo 7.
- ⁵ Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General*, quincuagésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 10 (A/59/10), cap. IV, secc. C.2, artículo 19, comentario, párr. 8).
- ⁶ Documento PTMC/2005/1, disponible en el sitio Web de la OIT, en www.ilo.org.
- ⁷ Informe del Subcomité de Seguridad de la Navegación sobre su 51º período de sesiones, documento NAV 51/19 de la OMI, párr. 6.24.

- ⁸ *Ibid.*, secc. 6.
- ⁹ En el documento NAV 51/19 encontrará una descripción detallada de todas las medidas de organización del tráfico marítimo y presentación de informes que fueron aprobadas.
- ¹⁰ *Ibid.*, párrs. 3.52 a 3.56.
- ¹¹ Informe del Consejo de la OMI sobre su 94º período de sesiones, documento C 94/D de la OMI, párrs. 5.2 a 5.8.
- ¹² Informe del CSM sobre su 80º período de sesiones, documento MSC 80/24/Add.1 de la OMI, anexo 9.
- ¹³ El informe de la reunión no estaba disponible al momento de la preparación del presente informe. En el párrafo 41 de la resolución 59/24 se pidió al Secretario General que presentara un informe a la Asamblea en su sexagésimo primer período de sesiones.
- ¹⁴ Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 90º período de sesiones, documento LEG 90/15 de la OMI, secc. H.
- ¹⁵ Comunicados de prensa del ACNUR de 10 de marzo y 8 de junio de 2005, publicados en www.unhcr.ch.
- ¹⁶ Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 90º período de sesiones, documento LEG 90/15 de la OMI, secc. D. Los textos de los proyectos de protocolo figuran en los anexos 4 y 5.
- ¹⁷ Discurso inaugural del Secretario General de la OMI en el 80º período de sesiones del CSM, publicado en el documento MSC 80/24 de la OMI.
- ¹⁸ Respuestas a un cuestionario enviado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte a los sindicatos de inspectores y gente de mar en enero de 2005.
- ¹⁹ Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima (MSC/Circ.1154); Orientaciones sobre la prioridad de los mensajes y la prueba de los sistemas de alerta de protección del buque (MSC/Circ.1155); Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (MSC/Circ.1156).
- ²⁰ Resoluciones del Comité de Seguridad Marítima MSC.194(80), MSC.195(80) y MSC.196(80), publicadas en el documento MSC 80/24 de la OMI.
- ²¹ El texto de las enmiendas figura en el documento MSC 80/24/Add.1, anexo 8.
- ²² Documento MSC 80/24, párr. 5.62, e informe del CPMM sobre su 53º período de sesiones, que figura en el documento MEPC 53/24, párrs. 11.31 a 11.41.
- ²³ Informe del Grupo de trabajo sobre seguridad marítima, documento MSC 80/WP.7/Add.1, y documento MSC 80/24.
- ²⁴ Seminario internacional de la OMI sobre cumplimiento de las normas por el Estado del pabellón, celebrado en marzo de 2005, y observaciones formuladas por el Secretario General de la OMI en el Seminario sobre medidas de seguridad marítima para buques no comprendidos en el Convenio SOLAS, convocado en la OMI en mayo de 2005 por el Instituto de Transporte Internacional del Japón. *IMO News* No. 2, 2005, págs. 23 a 25.
- ²⁵ El texto del Marco normativo de la Organización Mundial de Aduanas está disponible en el sitio Web de la OMA, en www.wcoomd.org/ie.
- ²⁶ Informe del Comité de Facilitación de la OMI sobre su 32º período de sesiones, documento FAL 32/22 de la OMI, secc. 9 y anexo 3. Para información sobre las actividades más recientes realizadas por la Oficina contra la Droga y el Delito para combatir y reprimir el tráfico ilícito por mar, véase el documento E/2005/28-E/CN.7/2005/11, párr. 66.
- ²⁷ Durante 2004 la OMI fue notificada de 330 actos, consumados o en grado de tentativa, lo que representa una disminución del 27% en relación con la cifra registrada en 2003. No obstante, según los informes, el número de tripulantes y pasajeros asesinados aumentó de 13 a 30, el número de heridos se incrementó de 45 a 87, y por lo menos 140 tripulantes y pasajeros fueron

tomados rehenes o desaparecieron. Nueve buques fueron secuestrados y tres se perdieron. Durante los seis primeros meses de 2005, la OMI fue informada de 110 incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques (MSC.4/Circ. 67, 68, 70 y 71) y la Oficina Marítima Internacional recibió denuncias de 127 incidentes en comparación con 182 incidentes ocurridos durante el mismo período de 2004 (Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional, “Piracy and armed robbery against ships”, informe sobre el período comprendido entre el 1° de enero y el 30 de junio de 2005).

- ²⁸ Comunicado de prensa del PMA, 4 de julio de 2005.
- ²⁹ Informe del CSM sobre su 80° período de sesiones, documento MSC 80/24 de la OMI, secc. 17.
- ³⁰ Para más información véase <http://www.gpa.unep.org/about/index.html>.
- ³¹ *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.
- ³² Véase *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 2005, Suplemento No. 9* (E/2005/29-E/CN.17/2005/12).
- ³³ Informe del CPMM sobre su 53° período de sesiones, documento MEPC 53/24 de la OMI.
- ³⁴ “Industry initiatives for enhancing the provision and use of port reception facilities”, informe presentado por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, la Asociación Internacional de Puertos, la Cámara Naviera Internacional, la Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca, la Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Cisterna y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras, publicado en el documento MEPC 53/91.
- ³⁵ MEPC 53/24, párrs. 9.2 a 9.9.
- ³⁶ *Ibid.*, párrs. 8.18 a 8.40, y MEPC 53/WP.15.
- ³⁷ MEPC 53/24, párrs. 8.5 a 8.7.
- ³⁸ En el párrafo 1.1 de la resolución 136(53) se define la zona marina especialmente sensible del Mar Báltico como la zona que comprende el Mar Báltico propiamente dicho, el Golfo de Bothnia, el Golfo de Finlandia y la entrada al Mar Báltico delimitada por el paralelo de Skaw en el estrecho de Skagerrak en la latitud 57° 44.8' N, como se define en el apartado b) del párrafo 1 de la disposición 10 del anexo I del Convenio MARPOL, excluidas las zonas marinas que se encuentran bajo la soberanía de la Federación de Rusia, o sometidas a los derechos soberanos y la jurisdicción de la Federación de Rusia, como se indica en el artículo 56 de la Convención. La designación de la zona es sin perjuicio de la soberanía o de los derechos soberanos y la jurisdicción de la Federación de Rusia con arreglo al derecho internacional.
- ³⁹ Nota para la prensa, “Basel Convention on Hazardous Wastes and UNEP Regional Seas Programme to fight coastal pollution together”, 1° de marzo de 2005, disponible en www.basel.int.
- ⁴⁰ Se estima que en todo momento hay en el Mar Báltico unos 2.000 buques, que representan el 15% del transporte de carga en todo el mundo. Comunicado de prensa, “HELCOM launches a common Baltic maritime traffic monitoring system”, 1° de julio de 2005, publicado en <http://www.helcom.fi>.
- ⁴¹ Para conocer los detalles de esta reunión e información sobre las actividades de otras organizaciones, véase el documento A/60/63/Add.1. El informe sobre la reunión del Grupo de trabajo de composición abierta figura en el documento UNEP/CBD/WG-PA/1/6.
- ⁴² Se puede consultar el informe del Grupo de Expertos y más información sobre las reuniones relacionadas con el Convenio sobre la Diversidad Biológica en www.biodiv.org.
- ⁴³ Comunicado de prensa publicado en www.cites.org/eng/news/press_release.shtml.
- ⁴⁴ El acta resumida de la 21ª reunión del Comité de Fauna, celebrada del 20 al 25 de mayo de 2005, se puede consultar en www.cites.org/eng/com/AC/21/E-AC21/SummaryRecord.pdf.
- ⁴⁵ Los resúmenes ejecutivos de la 53ª reunión del Comité Permanente pueden consultarse en www.cites.org/eng/com/SC/53/sum/index.shtml.

-
- ⁴⁶ Véase el informe No. 741 del Comité de Pesca de la FAO, *Informe de la consulta de expertos sobre cuestiones de aplicación relacionadas con la inclusión en listas, en los apéndices de la CITES*, de las especies acuáticas explotadas a nivel comercial; e informe No. 746 del Comité de Pesca de la FAO, *Informe de la consulta de expertos sobre cuestiones jurídicas relacionadas con la CITES y con las especies acuáticas explotadas a nivel comercial*.
- ⁴⁷ Según las últimas estimaciones, el saldo fue de 240.000 muertos y 158.000 personas gravemente afectadas (véase el documento A/60/86-E/2005/77).
- ⁴⁸ Para más detalles véase el documento TF2/MKT de la Organización Mundial del Turismo; A/60/63, párr. 304; E/2005/48; *Financial Times*, 25 y 26 de junio de 2005; “UN bolsters Thai tsunami warning system”, Agence France Presse, 29 de julio de 2005.
- ⁴⁹ “Sri Lanka: UN agricultural agency repairs over 3,4000 tsunami-damaged boats”, Centro de Noticias ONU, 16 de junio de 2005.
- ⁵⁰ Véase *IMO News* No. 2, 2005, en www.imo.org; A/60/63, párrs. 287 y 306, y los documentos de la OMI C 94/21 y Add.1 y MSC 80/INF.9.
- ⁵¹ Incluido el seminario regional sobre lecciones aprendidas y mejores prácticas celebrado en Medan (Indonesia) los días 13 y 14 de junio de 2005, en el que se subrayó la necesidad de contar con sistemas amplios de alerta temprana y con la participación de las comunidades afectadas en la evaluación de las necesidades y la planificación y la ejecución de los programas de asistencia de emergencia. Véase también el documento A/60/63, párr. 294.
- ⁵² “UN-backed Indian Ocean tsunami early warning system begins to take shape”, Centro de Noticias ONU, 5 de agosto de 2005.
- ⁵³ www.noaanews.noaa.gov/stories2005/s2369.htm.
- ⁵⁴ Para información sobre los antecedentes del programa, véanse los documentos A/57/57, párrs. 636 y 637, y A/59/62, párrs. 127 y 128.
- ⁵⁵ Los estudios de casos se refieren a los programas de acción estratégicos de la cuenca del río Dnipro, el Mar Caspio, el Mar de China Meridional, el Lago Tanganyika, la Corriente de Benguela y el Río Bermejo.
-