



Asamblea General

Distr. general
9 de marzo de 2001
Español
Original: inglés

Quincuagésimo sexto período de sesiones

Tema 42 de la lista preliminar*

Los océanos y el derecho del mar

Los océanos y el derecho del mar

Informe del Secretario General

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Abreviaturas.		5
I. Situación general.	1-16	9
II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus acuerdos de aplicación	17-38	11
A. Estado de la Convención y sus acuerdos de aplicación	17-20	11
B. Declaraciones y manifestaciones con arreglo a los artículos 310 y 287 de la Convención	21-24	12
C. Reunión de los Estados Partes (Décima Reunión)	25-38	13
III. Los espacios marítimos.	39-90	14
A. Acontecimientos recientes	39-48	14
B. Resumen de reivindicaciones nacionales de zonas marítimas	49-51	16
C. Plataforma continental más allá de 200 millas marinas y labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental	52-82	17
D. Depósito de cartas y listas de coordenadas geográficas y cumplimiento de la obligación de debida publicidad	83-90	20
IV. El sector naviero y la navegación.	91-168	22
A. El sector naviero	91-95	22
B. Navegación	96-169	24

* A/56/60.

1.	Seguridad de los bosques	99–131	24
2.	Transporte de carga	132–143	30
3.	Seguridad de la navegación	144–153	32
4.	Implantación por el Estado de abanderamiento	154–165	34
5.	Supervisión por el Estado rector del puerto	166–168	37
V.	Delincuencia en el mar	169–242	37
A.	Piratería y robo a mano armada contra los buques	174–223	38
1.	Dimensión del problema - denuncias de incidentes	175–182	38
2.	Medidas a nivel mundial	183–201	40
3.	Medidas a nivel regional	202–205	42
4.	Medidas recomendadas para los gobiernos y la industria	206–223	43
B.	Tráfico de migrantes	224–234	47
C.	Polizonaje	235–237	49
D.	Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas	238–242	49
VI.	Recursos marinos, medio ambiente marino y desarrollo sostenible	243–427	51
A.	Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos	243–291	51
1.	Medidas para combatir las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada	245–271	51
2.	Examen del papel desempeñado por las organizaciones regionales de ordenación de la pesca en la conservación y ordenación de las pesquerías	272–278	57
3.	Conservación y ordenación de los mamíferos marinos	279–282	59
4.	Biodiversidad marina y costera	283–291	60
B.	Recursos marinos no vivos	292–319	61
1.	Hidrocarburos costa afuera	292–298	61
2.	Minerales no combustibles	299–319	62
C.	Protección y preservación del medio marino	320–392	66
1.	Reducción y control de la contaminación	320–372	66
a)	Actividades terrestres: Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra	320–333	66
b)	Contaminación por vertimiento, gestión de desechos	334–345	69
c)	Contaminación causada por buques	346–372	71
2.	Cooperación regional	373–392	76

a)	Examen de los programas y planes de acción regionales del PNUMA relativos al mar	373–385	76
b)	Otras regiones.	386–392	77
D.	Desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo	393–400	79
E.	Protección de zonas marinas concretas	401–415	81
F.	Cambio climático y elevación del nivel del mar.	416–420	83
G.	Examen decenal de la ejecución del Programa 21	421–427	84
VII.	Solución de controversias.	428–451	85
A.	Casos ante la Corte Internacional de Justicia	430–434	85
B.	Casos ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar	435–446	87
C.	Caso decidido por un tribunal arbitral.	447–451	89
VIII.	Ciencia y tecnología marinas	452–547	90
A.	Régimen jurídico de la ciencia y la tecnología marinas.	454–476	90
1.	Régimen jurídico de la investigación científica marina.	455–472	90
2.	Régimen jurídico sobre desarrollo y transmisión de tecnología marina	473–476	93
B.	Programas sobre ciencia y tecnología marinas en el sistema de las Naciones Unidas	477–540	94
1.	Programas de ciencia marina en el sistema de las Naciones Unidas . .	477–539	94
2.	Programas de tecnología marina del sistema de las Naciones Unidas	540	106
C.	Necesidades en los ámbitos de la ciencia y la tecnología marinas	541–547	107
IX.	Creación de capacidad	548–585	109
A.	Actividades de creación de capacidad en el seno de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas	557–573	110
B.	Actividades de creación de capacidad desarrolladas por la División en Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar	574–585	114
1.	Programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe . . .	574–578	114
2.	El Programa TRAIN-SEA-COAST.	579–585	114
X.	Coordinación y cooperación internacionales.	586–606	116
A.	Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras, del Comité Administrativo de Coordinación	586–596	116
B.	Otros mecanismos.	597–606	117
1.	Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino	597–603	117
2.	Comité Interinstitucional de programas científicos relacionados con la oceanografía	604–606	118

XI. Examen por la Asamblea General de los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos: proceso abierto de consultas oficiosas sobre los océanos y el derecho del mar, de las Naciones Unidas.	607–619	119
Anexos		
I. Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y aplicación de los Acuerdos por orden cronológico		128
II. Resumen de los derechos sobre zonas marítimas que hacen valer los países		132
III. Depósitos de cartas y listas de coordenadas geográficas y notificaciones de zonas marítimas (NZM).		139
IV. Organizaciones y arreglos regionales de ordenación pesquera		140
V. Convenios y protocolos del PNUMA sobre mares regionales		141
VI. Pequeños Estados y territorios insulares en desarrollo.		146

Abreviaturas

ABLOS	Junta Consultiva en los aspectos hidrográficos y geodésicos del derecho del mar (Junta Consultiva en los aspectos técnicos del derecho del mar)
ACOPS	Comité Consultivo sobre la Protección de los Mares
APFIC	Comisión de Pesca de Asia y el Pacífico
ARGO	Red de Oceanografía Geostrofica en Tiempo Real
ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
CAEPC	Comisión Asesora Europea sobre Pesca Continental
CARICOM	Comunidad del Caribe
CBI	Comisión Ballenera Internacional
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CCIO	Comité Científico de Investigaciones Oceánicas del CIUC
CCRMVA	Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico
CEPAL	Comunidad Económica para América Latina
CGPM	Consejo General de Pesca del Mediterráneo
CIAT	Comisión Interamericana del Atún Tropical
CICAA	Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico
CIEM	Consejo Internacional para la Exploración del Mar
CIUC	Consejo Internacional de Uniones Científicas
CLIVAR	Proyecto sobre la variabilidad y previsibilidad del clima
CMI	Comité Marítimo Internacional
Código CNI	Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta radiactividad en cofres a bordo de los buques
Código IGS	Código Internacional de Gestión de la Seguridad
COLREG	Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes
Convenio sobre el Fondo	Convenio Internacional de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
Convenio STCW	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978
Convenio SUA	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima
COPACO	Comisión de Pesca para el Atlántico Centro-Occidental

COREP	Comité Regional de Pesca para el Golfo de Guinea
CPACO	Comité de Pesca para el Atlántico Centro-Oriental
CPANE	Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste
CSM	Comité de Seguridad Marítima de la OMI
FFA	Organismo de Pesca del Foro para el Pacífico Sur
FMAM	Fondo para el Medio Ambiente Mundial
GCRMN	Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral
GEOHAB	Ecología y oceanografía mundiales de las floraciones perjudiciales de algas
GESAMP	Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar
GIPME	Estudio Mundial de la Contaminación del Medio Marino
GLOMRAD	Base de datos mundial de radiactividad marina
GODAE	Experimento Mundial de Asimilación de Datos Oceánicos
GODAR	Proyecto Internacional de Arqueología y Recuperación de Datos Oceanográficos
HELCOM	Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico
IACSD	Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible
IBSFC	Comisión Internacional de Pesca del Mar Báltico
ICRI	Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral
ICSPRO	Comité Interinstitucional de Programas Científicos relacionados con la Oceanografía
IGOS	Estrategia Integrada Mundial de Observación (SMOO, SMOT, SMOC)
IMSO	Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (antes INMARSAT)
IODE	Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográficos
IOTC	Comisión del Atún para el Océano Índico
IPCC	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
IPHC	Comisión Internacional del Hipogloso del Pacífico
MARPOL 73/78	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978
NAMMCO	Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional

NASCO	Organización para la Conservación del Salmón en el Atlántico Norte
NOAA	Administración Nacional del Océano y la Atmósfera de los Estados Unidos
NPAFC	Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional
OIEA	Organismo Internacional de Energía Atómica
OLDEPESCA	Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONUDI	Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
OPANO	Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental
OSPAR	Comisión para la protección del medio marino del Atlántico Norte
PAM	Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra
PICES	Organización de Ciencias Marinas del Pacífico Septentrional
PMO	Agentes Meteorológicos del Puerto
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
PSC	Comisión para el Salmón del Pacífico
SEAPOL	Proyecto del Asia Sudoriental sobre Derecho, Política y Ordenación Oceánicas
SIG	Sistema de Información Geográfica
SMOC	Sistema Mundial de Observación del Clima
SMOO	Sistema Mundial de Observación de los Océanos
SMOT	Sistema Mundial de Observación Terrestre
SMSSM	Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos
SOCA	Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Gestión
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SPREP	Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente
STWC PBP	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros
TEMA	Programa de Asistencia Mutua, Enseñanza y Capacitación de la COI

TEU	Unidad equivalente al contenedor de 20 pies
UMC	Unión Mundial para la Conservación
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
UNFCCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
WGS 84	Sistema Geodésico Mundial de 1984
WOCE	Experimento Mundial de Circulación de los Océanos

I. Situación general

1. Asistimos a una degradación del estado de los mares y los océanos del mundo. Los problemas detectados décadas atrás siguen pendientes de solución en su mayoría, cuando no han empeorado en muchos casos¹. El informe del Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP), titulado "A Sea of Troubles", y del cual proviene esta cita, corrobora el carácter preocupante de una situación que es preciso corregir. No cesa de aumentar en todo el mundo la concentración de actividades a lo largo de una estrecha franja costera. Factores como el crecimiento explosivo de las ciudades costeras, el turismo, la industrialización o la expansión de la piscicultura han ejercido una presión creciente sobre las zonas costeras.

2. La contaminación de los mares y los océanos, que pese a suscitar gran inquietud se vio ensombrecida por otras amenazas como el agotamiento de las especies y la destrucción de los hábitat, ha vuelto a ocupar un primer plano de la actualidad internacional. Generalmente, la contaminación marina tiene sus fuentes en las industrias costeras y las redes de alcantarillado, así como en las industrias del interior a través de los ríos y la atmósfera. El vertido de aguas residuales al mar se ha convertido en un gran peligro para la salud al contaminar los alimentos marinos y degradar la calidad de las aguas costeras. Esa contaminación también tiene perjudiciales efectos económicos al destruir grandes zonas de esparcimiento y turismo.

3. Entre otras actividades que son motivo de preocupación, y que no sólo entorpecen el proceso de desarrollo sostenible sino que también suponen una amenaza para el delicado equilibrio alcanzado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (la Convención)², cabe citar la pesca, en particular la sobrepesca, las capturas incidentales y los descartes, así como los importantes cambios registrados en el sector del transporte marítimo, que muestra los efectos de la mundialización del comercio.

4. Más de 1.000 millones de personas, fundamentalmente en los países en desarrollo, dependen de la actividad pesquera mundial como fuente principal de proteínas. La disminución de las capturas mundiales, causada por la sobrepesca, ha alcanzado graves dimensiones. La competencia por los escasos recursos no ha disminuido y existe un riesgo considerable de alterar el orden pacífico de los océanos establecido en virtud de

la Convención. Las flotas pesqueras, que faenan en zonas cercanas a la costa caracterizadas por una creciente sobreexplotación de las poblaciones de peces, se están aventurando hacia aguas más profundas en busca de nuevos recursos. En estas aguas profundas, las poblaciones son más vulnerables, el arrastre puede provocar graves daños y otras prácticas, como la pesca con explosivos, venenos o redes de enmalle y deriva, tienen grandes repercusiones ecológicas.

5. La mundialización y el incremento del comercio han cambiado la faz del sector del transporte marítimo. En 1999, el transporte marítimo internacional registró su decimocuarto año consecutivo de crecimiento, alcanzando una cifra sin precedentes de 5.230 millones de toneladas. El aumento del transporte marítimo ha ejercido enorme presión sobre el tráfico de las principales rutas de navegación, especialmente en los estrechos internacionales, que han visto aumentar el riesgo de grandes catástrofes. La distribución de la propiedad del tonelaje mundial ha variado considerablemente en los 20 últimos años. La flota mundial total siguió aumentando en un 1,3% en 1999 hasta alcanzar los 799 millones de toneladas. La mundialización del comercio ha creado una nueva situación en el transporte marítimo en la que la flota mercante mundial no está matriculada en los países de domicilio de las empresas matrices, esto es, los países en que se encuentra la participación mayoritaria en el capital de la flota. La flota mundial de buques portacontenedores matriculados en países de libre matrícula siguió aumentando en 1999 hasta el 39,5% de la capacidad TEU (unidad equivalente al contenedor de 20 pies) mundial, frente al 38,1% en 1998. Cabe destacar que los buques de los 35 países marítimos más importantes están matriculados bajo pabellón extranjero. La carga del control se ha desplazado así de los Estados del pabellón a los Estados del puerto y los Estados ribereños. Los siete países principales de libre matrícula (Panamá, Liberia, Chipre, Bahamas, Malta, Bermudas y Vanuatu) representan el 75% de los buques matriculados bajo su pabellón.

6. Otro importante problema que afronta la industria naviera es el envejecimiento de la flota mundial. Un número considerable de buques, en particular grandes petroleros y graneleros, tienen ya 25 años, lo que aumenta los riesgos de accidentes de posibles consecuencias graves para el medio marino y las zonas costeras. También se plantean problemas de reciclaje y desguace una vez que esos buques se retiren de servicio.

7. La mundialización del transporte marítimo ha traído aparejado un nuevo mercado mundial de trabajo para los marinos, que ha hecho del sector naviero la primera industria de carácter verdaderamente internacional. Por consiguiente, la situación requiere una respuesta mundial y un corpus de normas mundiales aplicable a la totalidad de la industria. El resultado final de los cambios tecnológicos y comerciales depende de la capacitación, las cualificaciones y la experiencia de quienes trabajan en esa industria.

8. Paralelamente a esa evolución de la situación en el transporte marítimo y la navegación, no cesan de aumentar los delitos perpetrados en el mar. La piratería y los robos a mano armada entrañan unos costos enormes para la industria naviera, a la vez que ponen en peligro las vidas de los marinos. El contrabando de migrantes y polizones está en alza, por lo que es necesario redoblar los esfuerzos internacionales por combatir la delincuencia en el mar, así como medidas más eficaces de vigilancia y represión. Además, muchos de esos actos ilícitos han surgido en el último decenio y no están tipificados en el derecho internacional.

9. La ciencia y la tecnología marinas siguen siendo indispensables para comprender numerosas cuestiones complejas, como la relación entre los océanos y la atmósfera, y para facilitar la adopción de decisiones racionales. Para ello, es preciso crear unas condiciones favorables que integren la labor científica en el estudio de los procesos que intervienen en el medio marino y las interrelaciones existentes entre ellos. Para que el régimen previsto en la Convención no siga cayendo en saco roto, es preciso aprobar normas, reglamentos y procedimientos nacionales que promuevan y faciliten la investigación científica marina, así como dictar directrices y criterios que sirvan de ayuda a los gobiernos para determinar cuáles son la naturaleza y las repercusiones de la investigación científica marina.

10. El desarrollo de la tecnología marina ha ampliado el acceso a los recursos de las zonas remotas y las aguas profundas. También permite arrojar luz sobre el pasado de la humanidad al poner al descubierto los objetos culturales que reposan en el fondo de los mares y los océanos. En la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura prosiguen las negociaciones, que llegan ahora a su fase crucial, para determinar el régimen aplicable al patrimonio cultural hallado en las zonas de aguas profundas no incluidas en la Convención (véanse los párrafos 510

a 515 del documento A/54/429 y los párrafos 222 a 223 del documento A/55/61).

11. Para tratar estas cuestiones relativas a los principales usos y actividades en el mar, se han aprobado numerosos tratados relacionados con los océanos. Además de la Convención, que establece el marco jurídico general, son más de 450 los tratados de ámbito mundial y regional que regulan la pesca, la contaminación procedente de todas las fuentes (buques, terrestres, vertidos) y la navegación. Lamentablemente, el vínculo existente entre el nivel normativo y la aplicación es claramente insuficiente. La adaptación del marco institucional ha sido muy lenta y los Estados deben aumentar su capacidad institucional para aplicar no sólo la Convención, sino también todos los demás acuerdos especializados cuya aprobación ha solido venir de la mano del desarrollo de los aspectos técnicos de las normas contenidas en la Convención. Esta proliferación de tratados, que en muchos casos se yuxtaponen, no se está plasmando en la sinergia necesaria debido a la falta de coordinación entre sus mecanismos de ejecución. Para complicar más las cosas, se han venido preparando, negociando y estableciendo nuevos mecanismos normativos internacionales, como programas, planes de acción y códigos de conducta, con el mismo tesón que los acuerdos vinculantes. Esta compleja maraña de instrumentos obligatorios y no obligatorios ha contribuido a dificultar la tarea de los responsables políticos y los administradores en el plano nacional. Existe una gran barrera entre el plano normativo internacional y el plano nacional de ejecución. Es necesario reorganizar lo que se está convirtiendo en una arquitectura incoherente y sumamente compleja de ordenamiento de los océanos. La falta de intercambio de conocimientos en las administraciones nacionales impide adoptar metódicamente la legislación y las medidas necesarias para aplicar los tratados, así como el seguimiento necesario en el plano institucional para ejecutarlas y hacerlas cumplir.

12. En relación con la incidencia de esas cuestiones sobre el medio ambiente, la pesca o la navegación, se están realizando grandes esfuerzos para concentrar la energía en la eficacia y la obtención de resultados tangibles. En 1995 se puso en marcha el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra (PAM), que ha encontrado dificultades y será sometido a examen a finales de este año. También se revisará el Programa 21 en 2002, 10 años después de su aprobación. La revitalización de

los programas de mares regionales del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) ha contribuido a promover la gestión integrada y el desarrollo sostenible de las zonas costeras. En el ordenamiento de los océanos, el plano regional es de primordial importancia, dado que refleja la escala geográfica de la mayoría de los problemas.

13. Con respecto a la pesca, se están tomando medidas para poner freno a la pesca ilícita, no reglamentada y no declarada: a escala mundial, con la preparación de un plan internacional de acción y, a nivel regional, con la consolidación de los órganos y acuerdos regionales de pesca, que constituyen un eficaz mecanismo para hacer cumplir las normas vigentes.

14. Por lo que a la navegación respecta, los efectos de la mundialización del transporte marítimo se observan en el incremento de los pabellones de conveniencia, lo que socava el principio de la jurisdicción del Estado del pabellón, uno de los pilares del instrumento de ejecución previsto en la Convención. Han surgido nuevos mecanismos de ejecución: control por el Estado del puerto y jurisdicción del Estado ribereño. El cambio de pabellón se considera uno de los principales obstáculos en la lucha contra la pesca ilícita, no reglamentada y no declarada.

15. En general, la falta de coordinación y cooperación en la solución de los problemas oceánicos, que requieren una acción intersectorial a todos los niveles, empezando por el nacional, ha obstado para que hubiera ordenamiento de los océanos más eficiente y práctico. La comunidad internacional se ha puesto nuevamente en marcha para tratar de reorientar el debate político hacia los problemas que precisan una solución urgente promoviendo para ello la cooperación y la coordinación en todos los planos: en el internacional, para coordinar las medidas de todas las organizaciones internacionales competentes y, en el nacional, para alentar a los Estados a que aprueben la normativa nacional y pongan en práctica todos los tratados en los que sean partes mediante la aprobación de la legislación y las medidas necesarias.

16. En este espíritu, en 1999 se estableció el proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (el proceso de consultas) con el fin de profundizar el debate en la Asamblea General y contribuir a arrojar luz sobre las cuestiones examinadas en el informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar, así

como para ampliar la coordinación y la cooperación en los asuntos oceánicos en los planos internacional e interinstitucional. La primera reunión del proceso de consultas en 2000 ofrece una nueva oportunidad para la búsqueda concertada de soluciones y representa todo un hito en los asuntos oceánicos.

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

17. En su resolución 55/7, de 30 de octubre de 2000, la Asamblea General subrayó la importancia de aumentar el número de Estados partes en la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de su Parte XI, a fin de conseguir el objetivo de la participación universal. El ritmo de depósito de los instrumentos de ratificación o adhesión se ha ralentizado significativamente, puesto que sólo tres Estados (Nicaragua, Maldivas y Luxemburgo) han depositado sus instrumentos de ratificación desde la publicación del último informe (A/55/61). El número total de Estados partes, incluida una organización internacional, se eleva en la actualidad a 135 (véase el anexo I). La Asamblea General también reiteró su llamamiento a todos los Estados que aún no lo hubieran hecho para que se adhirieran a esos instrumentos. Treinta y dos de los Estados ribereños no son aún partes en la Convención: seis Estados de la región de África (el Congo, Eritrea, Liberia, la Jamahiriya Árabe Libia, Madagascar y Marruecos); 13 Estados de la región de Asia y el Pacífico (Bangladesh, Camboya, los Emiratos Árabes Unidos, Israel, Kiribati, Niue, Qatar, la República Árabe Siria, la República Islámica del Irán, la República Popular Democrática de Corea, Tailandia, Turquía y Tuvalu); siete Estados de Europa y América del Norte (Albania, el Canadá, Dinamarca, los Estados Unidos de América, Estonia, Letonia y Lituania) y seis Estados de la región de América Latina y el Caribe (Colombia, el Ecuador, El Salvador, el Perú, la República Dominicana y Venezuela). En lo que se refiere a los Estados sin litoral, 27 de ellos deberían considerar asimismo la posibilidad de responder al llamamiento de la Asamblea General, en vista de la importancia de lo dispuesto para ellos en la Parte X de la Convención; se trata del Afganistán, Andorra, Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Bhután, Burkina Faso, Burundi, el Chad,

Etiopía, Hungría, Kazajstán, Kirguistán, Lesotho, Liechtenstein, Malawi, el Níger, la República Centroafricana, la República de Moldova, Rwanda, San Marino, la Santa Sede, Suiza, Swazilandia, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

18. El Acuerdo relativo a la Parte XI de la Convención fue aprobado el 28 de julio de 1994 (resolución 48/263 de la Asamblea General) y entró en vigor el 28 de julio de 1996. El Acuerdo se ha de interpretar y aplicar conjuntamente con la Convención como un instrumento único y, en caso de incompatibilidad entre el Acuerdo y la Parte XI de la Convención, prevalecerán las disposiciones del Acuerdo. A partir del 28 de julio de 1994, toda ratificación de la Convención o toda adhesión a ella entraña asimismo el acatamiento del Acuerdo. Además, ningún Estado o entidad puede manifestar su consentimiento a quedar obligado por el Acuerdo a menos que haya manifestado anteriormente o manifieste simultáneamente su consentimiento a quedar obligado por la Convención.

19. Cien Estados partes en la Convención son partes en el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI, incluidos aquéllos que ratificaron la Convención en el año 2000 (véase el anexo I). Ese año también ratificó el Acuerdo Indonesia, que ya era Estado parte en la Convención. Algunos otros Estados que se adhirieron a la Convención con anterioridad a la aprobación del Acuerdo sobre la Parte XI deben manifestar aún su consentimiento a quedar obligados por el Acuerdo. Esos Estados, que siguen aplicando el Acuerdo de facto, son: Angola, Antigua y Barbuda, Bahrein, Bosnia y Herzegovina, Botswana, el Brasil, el Camerún, Cabo Verde, las Comoras, Costa Rica, Cuba, Djibouti, Dominica, Egipto, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guyana, Honduras, el Iraq, Kuwait, Malí, las Islas Marshall, México, la República Democrática del Congo, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Somalia, Sudán, Túnez, el Uruguay, Viet Nam y el Yemen.

20. En lo que respecta al Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias (Acuerdo sobre las poblaciones de peces de 1995), 27 Estados depositaron sus instrumentos de ratificación o adhesión, siendo los casos más recientes el Brasil y Barbados (véase el anexo I). Sólo faltan tres instrumentos más para la entrada en vigor del Acuerdo. Aunque el Acuerdo prevé en su artículo

41 la posibilidad de su aplicación provisional, ningún Estado o entidad ha notificado al depositario su intención de hacerlo.

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

21. Entre los Estados que han ratificado la Convención en 2000, Nicaragua formuló una declaración con arreglo al artículo 310 de la Convención en la que afirmaba, entre otras cosas, no considerarse obligado por ninguna de las declaraciones o manifestaciones formuladas por otros Estados con respecto a la Convención y reservarse el derecho a expresar su posición sobre cualquiera de esas declaraciones o manifestaciones en cualquier momento; adujo que la ratificación de la Convención no implicaba el reconocimiento o la aceptación de cualquier reivindicación territorial hecha por un Estado parte en la Convención, ni el reconocimiento automático de cualquier frontera marítima o terrestre. Nicaragua declaró además que, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 287 de la Convención, sólo aceptaba el recurso a la Corte Internacional de Justicia como medio para la solución de controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención.

22. De este modo, 49 Estados y la Comunidad Europea han formulado declaraciones con motivo de la ratificación o la confirmación oficial de la Convención, o de su adhesión a ella. Todas las declaraciones y manifestaciones sobre la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención formuladas antes del 31 de diciembre de 1996 han sido analizadas y reproducidas en una publicación de las Naciones Unidas de la serie "El Derecho del Mar"³; los textos íntegros de las declaraciones y manifestaciones formuladas después de esa fecha se han enviado a los Estados Miembros, en forma de notificaciones del depositario, y se han publicado en los números 36 a 44 del Boletín del Derecho del Mar. También se pueden consultar en el sitio en la Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas (www.un.org/Depts/los), así como en el de la Sección de Tratados de las Naciones Unidas (www.un.org/Depts/Treaty). La información sobre la elección de un medio para la solución de controversias de conformidad con el artículo 287 figura, entre otras publicaciones, en *Law of the Sea Information Circular* No. 13.

23. La Asamblea General en la resolución 55/7, exhortó nuevamente a los Estados a que velaran por que toda declaración o manifestación que hubieran formulado o formularan al firmar o ratificar la Convención, o al adherirse a ella, se ajustara a sus disposiciones y, de no ser así, a retirar cualquier declaración o manifestación que no se ajustara a ella. Las categorías de declaraciones y manifestaciones que no se consideraran generalmente conformes a las disposiciones de los artículos 309 (en que no se autorizan las reservas) y 310 se enumeran en el párrafo 16 del informe de 1999 sobre los océanos y el derecho del mar (A/54/429).

24. Desde la publicación del último informe, ningún Estado ha formulado ninguna declaración o manifestación con arreglo al artículo 43 del Acuerdo sobre las poblaciones de peces de 1995.

C. Reunión de los Estados Partes (Décima Reunión)

25. De conformidad con el párrafo 2 e) del artículo 319 de la Convención, el Secretario General convocará las reuniones necesarias de los Estados Partes en ella. Hasta la fecha, se han celebrado 10 de dichas reuniones desde que en noviembre de 1994 se celebrara la primera tras la entrada en vigor de la Convención. En las reuniones se ha tratado fundamentalmente la elección de los jueces del Tribunal Internacional del Derecho del Mar y de los miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, el examen y la aprobación del presupuesto del Tribunal y otros asuntos administrativos del Tribunal. La Décima Reunión de los Estados Partes se celebró del 22 al 26 de mayo de 2000⁴.

26. *Presupuesto del Tribunal para 2001.* El presupuesto del Tribunal aprobado por la Reunión de los Estados Partes asciende a un total de 8.090.900 dólares (véase SPLOS/56).

27. *Reglamento financiero.* Algunas cuestiones básicas sobre el Reglamento Financiero del Tribunal están aún pendientes de acuerdo y, ante las numerosas propuestas y sugerencias presentadas por delegaciones, se convino en que la Secretaría y el Tribunal prepararían para la 11ª Reunión de los Estados Partes un proyecto de revisión del Reglamento Financiero, teniendo en cuenta las diversas propuestas presentadas por las delegaciones y los resultados de los debates celebrados en las Reuniones Novena y Décima. Entre las propuestas que suscitaron intensos debates figuran la presentación

del proyecto de presupuesto del Tribunal en distintas monedas y las contribuciones que han de aportar las organizaciones internacionales que son partes en la Convención.

28. Prosiguieron los debates acerca del artículo 53 (Decisiones sobre cuestiones de fondo) del Reglamento de las Reuniones de los Estados Partes (SPLOS/2/Rev. 3), concretamente la propuesta de adoptar las decisiones sobre las cuestiones presupuestarias y financieras por mayoría de tres cuartas partes de los Estados Partes presentes y votantes, a condición de que esa mayoría comprendiera los Estados Partes que aportaban al menos tres cuartas partes de los fondos del Tribunal, así como la mayoría de los Estados Partes participantes en la Reunión. Algunas delegaciones apoyaron la propuesta, aunque otras adujeron que equivaldría a una votación ponderada en violación del principio de igualdad seguido en las Naciones Unidas y sus órganos. Puesto que no se logró dar con una solución aceptable para todas las partes sobre esta cuestión, se decidió examinar nuevamente el asunto en la 11ª Reunión.

29. *El plazo de 10 años previsto en el artículo 4 del anexo II de la Convención.* En la Décima Reunión de los Estados Partes también se debatieron cuestiones relacionadas con el artículo 76 y el artículo 4 del anexo II de la Convención. El artículo 4 del anexo II de la Convención fija un plazo de 10 años a partir de la entrada en vigor de la Convención para los Estados ribereños que deseen establecer el límite exterior de su plataforma continental. Con todo, ante las dificultades con que han tropezado ciertos Estados, en particular Estados en desarrollo, para cumplir el plazo, la Reunión decidió incluir el tema en el programa de su 11ª Reunión y pidió a la Secretaría que preparara un documento de antecedentes sobre la cuestión (véanse los párrafos 70 a 74).

30. *Función de la Reunión de los Estados Partes con respecto a la aplicación de la Convención.* Se expresaron diversas opiniones sobre la propuesta de incluir en el programa de la 11ª Reunión de los Estados Partes el tema titulado "Implementación de la Convención" o "Cuestiones de carácter general atinentes a la Convención" (SPLOS/CRP.22). Se propuso que la Reunión de los Estados Partes recibiera cada año un informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre las cuestiones de carácter general que hubieran surgido con respecto a la Convención, de conformidad con su artículo 319. También se sugirió la posibilidad de que la Reunión recibiera todos los años información sobre

la labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

31. En este sentido, algunas delegaciones consideraban que el mandato de la Reunión de los Estados Partes no se debería ampliar para incluir cuestiones que no fueran las presupuestarias y administrativas del Tribunal. Se adujo que el informe del Secretario General propuesto, previsto en el artículo 319 de la Convención, figura en la resolución 49/28 de la Asamblea General, en la que ésta pedía al Secretario General que le presentase un informe amplio sobre la situación relativa al derecho del mar que, entre otras cosas, también podría servir de base para la presentación de informes a todos los Estados Partes en la Convención.

32. A modo de respuesta, se expresó el parecer de que la Reunión de los Estados Partes era el único órgano competente para tomar decisiones sobre cuestiones relacionadas con la aplicación de la Convención, que su función no debía limitarse a las cuestiones presupuestarias y administrativas del Tribunal y que, por consiguiente, algunas cuestiones relacionadas con la aplicación de la Convención sólo podía examinarlas la Reunión. Algunas delegaciones apuntaron la posibilidad de resolver algunas de las cuestiones planteadas en el marco del proceso de consultas. Se hizo alusión a la relación complementaria existente entre el proceso de consultas y la Reunión de los Estados Partes: ésta podía examinar cuestiones relacionadas con la aplicación de la Convención y aquél se encargaría de promover la cooperación y la coordinación internacionales en el marco de la Convención.

33. Dada la diversidad de opiniones expresadas, la Reunión acordó incluir en el programa de su 11ª Reunión el tema titulado "Cuestiones relativas al artículo 319 de la Convención".

34. *Fondos fiduciarios.* La Décima Reunión de los Estados Partes decidió recomendar a la Asamblea General que se estableciera un fondo fiduciario voluntario, similar al establecido para la Corte Internacional de Justicia, con objeto de prestar asistencia financiera a los Estados en las actuaciones ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. En consecuencia, la Asamblea General pidió al Secretario General que estableciera el fondo fiduciario⁵.

35. La Reunión también decidió recomendar que se establecieran otros dos fondos fiduciarios relativos a la labor de la Comisión de Límite de la Plataforma Conti-

mental. Por consiguiente, la Asamblea General pidió al Secretario General que estableciera dichos fondos⁶ (véanse los párrafos 65 a 69).

36. *Otros asuntos.* La Reunión tomó nota de un informe oral sobre la marcha de los trabajos de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos presentado por su Secretario General. Además, se propuso que, a la luz de las disposiciones de la Convención relativas al establecimiento de centros regionales de investigación científica y tecnológica marina, se considerara la posibilidad de establecer un instituto africano para los océanos. La Reunión decidió incluir este tema en el programa de su 11ª Reunión.

37. La 11ª Reunión de los Estados Partes en la Convención se celebrará en Nueva York del 14 al 18 de mayo de 2001. Su programa constará, entre otros, de los temas siguientes: a) informe anual del Tribunal Internacional del Derecho del Mar sobre la labor realizada en el año civil 2000; b) proyecto de presupuesto del Tribunal para 2002; c) proyecto de reglamento financiero del Tribunal; d) informes de los auditores externos y estado financiero de 1999; e) reglamento de las Reuniones de los Estados Partes, en particular el artículo relativo a las decisiones sobre cuestiones de fondo (artículo 53), incluido el establecimiento de una comisión de finanzas; f) cuestiones relativas al artículo 319 de la Convención; y g) cuestiones relativas al artículo 4 del Anexo II de la Convención.

38. La 11ª Reunión también procederá a la elección de un juez para llenar la vacante creada por el fallecimiento del Magistrado Lihai Zhao (China) el 10 de octubre de 2000. El nuevo juez será elegido para ocupar el cargo hasta septiembre de 2002, fecha en la que expira el mandato sexenal del Magistrado Lihai Zhao.

III. Los espacios marítimos

A. Acontecimientos recientes

39. Las novedades relativas a la práctica de los Estados en el período a que se refiere el presente informe constituyen, por lo general, una positiva confirmación del amplio grado de aceptación de la Convención por los Estados, algunos de los cuales han aprobado una nueva legislación o han modificado las leyes vigentes de acuerdo con las disposiciones de la Convención. Sin embargo, parece que muchos otros Estados, incluidos Estados Partes en la Convención, deben hacer frente

con mayor eficiencia a la tarea de armonizar su legislación nacional con las disposiciones de la Convención y atender así a los llamamientos hechos por la Asamblea General en el párrafo 3 de su resolución 55/7. En este sentido, el Secretario General desea invitar a los Estados Partes en la Convención a que comuniquen la información sobre las medidas por ellos adoptadas a este respecto. En el próximo informe se incluirá un análisis de la información recibida a modo de evaluación general de la aplicación de la Convención 20 años después de su aprobación.

40. En el período a que se refiere el presente informe se han señalado a la atención de la División varias novedades de importancia: en Europa y América del Norte, el establecimiento de zonas económicas exclusivas por parte de Bélgica y los Países Bajos en virtud, respectivamente, de la Ley relativa a la zona económica exclusiva de Bélgica en el Mar del Norte, de 22 de abril de 1999, y la Ley por la que se establece una zona económica exclusiva del Reino de los Países Bajos, de 27 de mayo de 1999, conjuntamente con el Decreto de 13 de marzo de 2000 por el que se determina el límite exterior de la zona económica exclusiva de los Países Bajos y por el que entra en vigor dicha Ley. La División también recibió copias de la legislación siguiente: la Ley No. 72 de Noruega, de 29 de noviembre de 1996, relativa a las actividades petrolíferas; la Ley sobre las aguas interiores, el mar territorial y la zona contigua de la Federación de Rusia, de 31 de julio de 1998; la Ley de la Federación de Rusia relativa a la zona económica exclusiva, de 17 de diciembre de 1998; la Ley de Bélgica sobre la protección del medio ambiente marino y el espacio oceánico bajo jurisdicción belga, de 20 de enero de 1999; y la Ley de los océanos de 2000 (Estados Unidos de América). En la región de América Latina y el Caribe, Honduras aprobó la Ley sobre sus zonas marítimas mediante el Decreto Ley 172-99, de 30 de octubre de 1999, y promulgó sus líneas de base en virtud del Decreto Ejecutivo No. PCM 007-2000, de 21 de marzo de 2000. Ciertos elementos de esta legislación de Honduras fueron impugnados bilateralmente por Guatemala, Nicaragua y El Salvador⁷. En la región de Asia y el Pacífico, el 29 de agosto de 2000 Australia hizo una proclamación con arreglo a la Ley relativa a los mares y las tierras sumergidas de 1973.

41. Es indudable que la delimitación de las fronteras marítimas se ha convertido en un elemento importante de la práctica de los Estados en el derecho del

mar moderno. Los siguientes acuerdos relativos a la delimitación de las fronteras marítimas fueron recibidos por la División o aprobados en el período a que se refiere el presente informe: a) en África, el Acuerdo de 29 de agosto de 2000 entre Nigeria y Santo Tomé y Príncipe sobre el contencioso en la delimitación de su frontera marítima común y el Tratado de 23 de septiembre de 2000 relativo a la frontera marítima entre Nigeria y Guinea Ecuatorial; b) en Asia y el Pacífico, el Acuerdo marítimo entre Omán y el Pakistán (que prevé la delimitación de fronteras marítimas) firmado el 11 de junio de 2000, el Acuerdo entre Kuwait y la Arabia Saudita sobre la delimitación de la plataforma continental firmado el 2 de julio de 2000, el Tratado sobre las fronteras marítimas y terrestres internacionales de carácter definitivo y permanente entre el Reino de la Arabia Saudita y la República del Yemen, de 12 de junio de 2000, y el Acuerdo entre China y Viet Nam sobre la delimitación del mar territorial en el Golfo de Tonkín, celebrado en diciembre de 2001; c) en la región de Europa, un protocolo firmado el 14 de julio de 1997 entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de Georgia sobre la confirmación de las fronteras marítimas comunes en el Mar Negro; el protocolo adicional del acuerdo de 28 de mayo de 1980 entre Noruega e Islandia sobre pesca y cuestiones de la plataforma continental y a su acuerdo derivado de 22 de octubre de 1981 sobre la plataforma continental entre Jan Mayen e Islandia, de 11 de noviembre de 1997; el protocolo adicional del acuerdo de 18 de diciembre de 1995 entre el Reino de Noruega y el Reino de Dinamarca relativo a la delimitación de la plataforma continental en la zona comprendida entre Jan Mayen y Groenlandia y la frontera entre las zonas de pesca de la región, también de 11 de noviembre de 1997 y d) en América del Norte, el tratado entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos sobre la delimitación de la plataforma continental en la parte occidental del Golfo de México más allá de 200 millas marinas, de 9 de junio de 2000.

42. Aunque ya se ha celebrado un importante número de acuerdos de delimitación de fronteras marítimas que ofrecen numerosos ejemplos de la práctica de los Estados, se estima que aún quedan en el mundo unos 100 casos de delimitación de fronteras marítimas pendientes de solución por medios pacíficos. Algunos acontecimientos recientes muestran que la delimitación de fronteras marítimas sigue siendo en algunos casos una de las cuestiones más delicadas en las relaciones entre

Estados vecinos, con posibles repercusiones para la paz y la seguridad.

43. Entre las delimitaciones pendientes de solución de que tiene conocimiento la División por conducto de medios mundiales de comunicación, cabe citar las siguientes: a) en África, Marruecos y las Islas Canarias (España); b) en Asia, China y el Japón, la República Islámica del Irán y Kuwait; c) en la región de América Latina y el Caribe, Barbados y Trinidad y Tabago, Cuba y Honduras, Guyana y Suriname, Guyana y Venezuela; y d) en Europa, Rumania y Ucrania en el Mar Negro y la Federación de Rusia y Ucrania en el Estrecho de Kerch. Parece ser que, en algunos de los casos citados, se han realizado ciertos progresos en las negociaciones.

44. El Gobierno del Iraq presentó una protesta contra las delimitaciones acordadas entre Kuwait y la Arabia Saudita⁸, aduciendo que todo acuerdo que no tuviera en consideración los derechos legítimos del Iraq, de conformidad con el derecho internacional y con la Convención, no podía ser jurídicamente vinculante para el Iraq y no sería reconocido por este país. Con respecto a la delimitación entre Kuwait y la República Islámica del Irán, el Iraq declaraba además que su posición jurídica era aplicable a todo acuerdo que se celebrara y que todo trazado de la plataforma continental en esta zona debía contar con el acuerdo de todos los países con derechos soberanos sobre la plataforma continental, el Iraq incluido, para la prospección y explotación de sus recursos naturales, a fin de arbitrar una solución equitativa basada en el artículo 83 de la Convención.

45. En otro caso relacionado con las delimitaciones, el Gobierno de Malta informó a la División de que las autoridades de la Jamahiriya Árabe Libia y Túnez habían declarado una superficie de prospección petrolera mar adentro en zonas que se consideraban dentro de la plataforma continental de Malta y bajo su jurisdicción a los efectos de la prospección y la explotación petroleras. Malta señaló esta cuestión a la atención de las principales compañías petroleras.

46. A la luz de los acontecimientos más recientes, el Secretario General desea destacar que la delimitación de fronteras marítimas se establecerá mediante acuerdo, alcanzado preferentemente por la vía de la negociación. Son evidentes los beneficios generales derivados de un acuerdo negociado sobre la base del derecho internacional y en un espíritu de entendimiento y cooperación entre los Estados interesados.

47. Para facilitar el proceso negociador al que deberán recurrir los Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente en caso de yuxtaposición de reclamaciones, la División preparó un *Manual* sobre la delimitación de fronteras marítimas⁹. En el manual se expone la información jurídica, técnica y práctica que se considera fundamental en la negociación de las delimitaciones de fronteras marítimas entre Estados ribereños. También se incluye información sobre la solución pacífica de controversias en caso de que las negociaciones sean fructíferas.

48. La División sigue publicando toda la legislación y los tratados sobre delimitación de reciente establecimiento en el *Boletín del Derecho del Mar*, que se publica periódicamente tres veces al año.

B. Resumen de reivindicaciones nacionales de zonas marítimas

49. Las estadísticas relativas a las reivindicaciones nacionales presentadas en el cuadro titulado "Resumen de reivindicaciones nacionales de zonas marítimas" (véase el anexo II) no presentan prácticamente cambios en el período a que se refiere el presente informe (véase el documento A/54/429, párrs. 85 a 87), a excepción de algunos ajustes. Éstos se efectuaron para tener en cuenta la legislación y otros datos pertinentes comunicados a la División durante el año pasado. El cuadro de reivindicaciones de jurisdicción marítima representa en sí mismo una reseña de la información publicada en 1998 en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 39. Pese a las amplias investigaciones realizadas, sin embargo, el cuadro no siempre puede hacerse eco de las últimas novedades a causa de la falta de datos actualizados periódicamente por los gobiernos.

50. Con respecto a las reivindicaciones relativas a la plataforma continental, cabe observar su ambigüedad jurídica en algunos casos, en particular cuando las reivindicaciones y la legislación se basaron originalmente en la Convención sobre la plataforma continental, aprobada en Ginebra el 29 de abril de 1958, y posteriormente el Estado de que se trataba se adhirió a la Convención sobre el Derecho del Mar.

51. En el cuadro queda constancia de que los derechos de un Estado ribereño sobre la plataforma continental no dependen de su ocupación, real o ficticia, ni de ninguna declaración expresa. Se ponen de relieve las discrepancias que parecen existir entre las reivindicaciones

recogidas en la legislación nacional y los derechos en virtud de la Convención de 1982, que prevalece en las relaciones entre los Estados Partes sobre las Convenciones de Ginebra de 1958, según el párrafo 1 de su artículo 311. Por consiguiente, los Estados Partes en la Convención que se encuentren en esa situación tal vez deseen revisar su legislación relativa a la plataforma continental para armonizarla con las disposiciones del derecho internacional vigente.

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

52. *La labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.* La Comisión ha celebrado ocho períodos de sesiones desde que fuera creada en junio de 1997, que dedicó a prepararse para recibir las presentaciones de los Estados ribereños y a elaborar material de ayuda para los Estados en la preparación de sus presentaciones. El noveno período de sesiones de la Comisión se celebrará en Nueva York del 21 al 25 de mayo de 2001.

53. En los recientes informes anuales del Secretario General (A/55/61, párrs. 25 a 29; A/54/429, párrs. 55 a 69; A/53/456, párrs. 55 a 69; A/52/487, párrs. 43 a 53; y A/51/645, párrs. 77 a 84)¹⁰ figura información más detallada sobre la labor de la Comisión.

54. La Comisión ha elaborado tres documentos básicos hasta la fecha: su reglamento (CLCS/3/Rev. 3), cuyas normas sobre confidencialidad fueron ampliamente revisadas durante el octavo período de sesiones con respecto a su versión anterior; su *modus operandi* (CLCS/L.3); y sus Directrices científicas y técnicas (CLCS/11 y Add.1). Las Directrices tienen por objeto prestar asistencia a los Estados ribereños respecto del carácter técnico de los datos y la información que tienen que presentar a la Comisión. Los anexos de las Directrices incluyen, entre otras cosas, diagramas de circulación que resumen los procedimientos descritos en las partes correspondientes de las Directrices.

55. La suma complejidad de las Directrices, que tratan de las metodologías geodésicas, geológicas, geofísicas e hidrográficas utilizadas para establecer el límite exterior de la plataforma continental, en virtud del artículo 76 de la Convención, mediante criterios tales como la determinación del pie del talud continental, el

espesor de las rocas sedimentarias o los tipos de elevaciones submarinas, movió a la Comisión a tomar dos importantes medidas encaminadas a asistir a los Estados ribereños en su aplicación: la primera fue la celebración de una sesión pública, pues la Comisión se reúne generalmente en sesión privada debido a la naturaleza de su mandato como órgano de expertos científicos y técnicos, y la segunda fue la elaboración de un esquema de curso de formación de cinco días.

56. La Comisión celebró su séptimo período de sesiones del 1º al 5 de mayo de 2000 en Nueva York. El primer día se celebró una sesión pública en la que se enumeraron las cuestiones más importantes y complejas relacionadas con el establecimiento por parte de los Estados ribereños de su plataforma continental más allá de 200 millas marinas, en cumplimiento de los requisitos jurídicos y científicos del artículo 76 de la Convención. También se ofrecieron indicaciones generales a los responsables políticos y los asesores jurídicos sobre los beneficios que los Estados ribereños podían obtener de los valiosos recursos de la plataforma continental ampliada, además de explicarse a los expertos en oceanografía que habían intervenido en la preparación de las presentaciones la forma en que la Comisión consideraba que debían llevarse a la práctica sus Directrices científicas y técnicas.

57. En esa sesión, el Presidente de la Comisión subrayó la enorme importancia de los recursos que podían obtenerse de la plataforma continental y adujo que, en el futuro, la zona de la plataforma sería la principal fuente mundial de suministro de petróleo y gas. En 2000, la producción mar adentro de petróleo se calculó en 1.230 millones de toneladas y la de gas natural ascendió a 650.000 millones de metros cúbicos. Las disposiciones de la Convención sobre la plataforma continental se traducirían en que prácticamente todos los recursos de petróleo y gas de los fondos marinos quedarían bajo el control de los Estados ribereños.

58. Asistieron a la sesión unos 100 funcionarios de gobierno, representantes de organizaciones intergubernamentales, asesores jurídicos y expertos en ciencias del mar relacionados con el establecimiento de una plataforma continental ampliada.

59. Durante el séptimo período de sesiones también se llevaron a cabo diversas actividades de otro tipo en relación con la capacitación. Se presentó a la Comisión un examen de las capacidades de formación existente en el sistema de las Naciones Unidas y los proyectos en la

materia. Se tomaron asimismo disposiciones para analizar la pertinencia de determinados programas de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental y la Organización Hidrográfica Internacional con respecto a las disposiciones científicas del artículo 76. Se halla todavía en estudio la posibilidad de que esas organizaciones atiendan a las necesidades de formación de los Estados en desarrollo.

60. Aunque no se ha recibido aún presentación alguna, la Comisión está al corriente del avanzado estado en que se encuentra el proceso de preparación de presentaciones en algunos Estados ribereños.

61. En su octavo período de sesiones, que se celebró en Nueva York del 31 de agosto al 4 de septiembre de 2000, la Comisión se centró principalmente en la cuestión de la capacitación con el fin de ayudar a los Estados, en particular a los Estados en desarrollo, a que adquieran los conocimientos necesarios para preparar las presentaciones relativas al límite exterior de la plataforma continental de conformidad con la Convención. Se ha confeccionado un diagrama de circulación básico para la preparación de presentaciones a la Comisión (CLCS/22). En el marco de sus funciones de asesoramiento a los Estados ribereños, la Comisión también elaboró el esquema de un curso de capacitación de aproximadamente cinco días de duración para los profesionales que intervengan en la preparación de las presentaciones de los Estados ribereños (CLCS/24). No se ha encomendado a la Comisión el mandato de realizar u organizar actividades de capacitación, aunque sus miembros pueden participar a título personal. Con todo, el curso propuesto podría ser preparado o impartido por los gobiernos interesados o por organizaciones e instituciones internacionales que dispusieran de las instalaciones y la especialización pedagógica y temática necesarias.

62. El objetivo del esquema elaborado por la Comisión es facilitar la preparación de las presentaciones de conformidad con la letra y el espíritu de la Convención, así como con las directrices de la Comisión. Se espera que los cursos impartidos sobre la base de un esquema normalizado contribuyan a establecer una práctica uniforme y coherente en la preparación de las presentaciones a la Comisión.

63. Se prevé que en esos cursos participen profesionales en geofísica, geología y geodesia, así como otros especialistas que intervendrían en la preparación de presentaciones a la Comisión. El requisito necesario

para participar en los cursos sería haber completado al menos una licenciatura o tener un título equivalente.

64. Los cursos se podrían adaptar a las necesidades específicas de los Estados ribereños en el plano regional, lo que presentaría varias ventajas de orden práctico. En primer lugar, la organización de cursos impartidos en regiones concretas y concebidos para esas regiones tendría una buena relación costo-eficacia para los países en desarrollo de la región. En segundo lugar, esos cursos pueden tener en cuenta la gran variedad de tipos de márgenes continentales existentes en diferentes zonas de los océanos, así como las modalidades de aplicación de los criterios previstos en la Convención.

65. *Establecimiento de fondos fiduciarios voluntarios.* En su resolución 55/7 (párrs. 9, 18, 20 y 45), la Asamblea General estableció cuatro fondos fiduciarios, dos de los cuales guardan relación con el establecimiento de una plataforma continental ampliada, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 76 de la Convención.

66. El primer fondo fiduciario se estableció a raíz de una petición elevada por la Comisión a la Décima Reunión de los Estados Partes, que decidió a su vez recomendar a la Asamblea General que fuera establecido para facilitar una mayor participación en la labor de la Comisión de los miembros procedentes de países en desarrollo. El fondo sufragaría los gastos de viaje y las dietas de los miembros de la Comisión propuestos por los Estados en desarrollo que solicitaran dicha asistencia. Esa decisión a pesar de lo dispuesto en el anexo II de la Convención, según el cual el Estado Parte que haya presentado la candidatura de un miembro de la Comisión deberá sufragar los gastos de dicho miembro mientras preste servicios en ella (SPLOS/58).

67. El segundo fondo fue establecido por la Asamblea General también por recomendación de la Décima Reunión de los Estados Partes. El propósito de este fondo es: a) prestar asistencia a los Estados Partes para que puedan cumplir sus obligaciones con arreglo al artículo 76 de la Convención, y b) proporcionar capacitación a los países, en particular a los menos adelantados y a los pequeños Estados insulares en desarrollo, para que puedan preparar las presentaciones a la Comisión relativas a los límites exteriores de la plataforma continental más allá de 200 millas marinas, según proceda (SPLOS/59). Noruega ha hecho en el más reciente período de sesiones de la Asamblea General (véase A/55/PV.42) una promesa de contribución al Fondo de 1 millón de dólares y las Naciones Unidas ya han

adoptado las medidas necesarias para establecerlo. En la resolución 55/7 se exhorta no sólo a los Estados, sino también a las organizaciones y los organismos intergubernamentales, las instituciones nacionales, las organizaciones no gubernamentales y las instituciones financieras internacionales, así como a las personas físicas y jurídicas, a hacer contribuciones voluntarias, financieras o de otro tipo, al fondo. La inminencia de la fecha límite de noviembre de 2004 para las presentaciones de muchos países en desarrollo a la Comisión ha imprimido un carácter urgente al establecimiento y la utilización de ese fondo.

68. El fondo se puede utilizar entre otras cosas para impartir formación al personal técnico y administrativo del Estado ribereño que hace una presentación, a fin de asistirle en la realización de estudios iniciales de gabinete y la planificación de los proyectos, y para preparar los documentos finales de presentación una vez se hayan recabado los datos necesarios. Se puede utilizar asimismo para prestar servicios de asesoramiento o consultoría, llegado el caso. No obstante, las propias campañas de reunión de datos no se incluyen entre los objetivos del fondo.

69. Los documentos de presentación deben ser preparados de conformidad con lo dispuesto por el artículo 76 y el anexo II de la Convención (y, en el caso de algunos Estados, el anexo II del Acta Final) y las directrices científicas y técnicas de la Comisión. La formación impartida debería tener en cuenta esos requisitos y capacitar al personal del Estado que hace la presentación para preparar por sí mismo la mayoría de los documentos requeridos. La preparación de la presentación puede entrañar otros gastos que se pueden sufragar con el fondo (como equipo informático físico y lógico, asistencia técnica, etc.).

70. *Plazo de las presentaciones a la Comisión.* En la Décima Reunión de los Estados Partes, se celebró un debate sobre el plazo de 10 años previsto en el artículo 4 del anexo II de la Convención (véase el párrafo 29). Se señaló que algunos países, en particular países en desarrollo, podrían tener dificultades para cumplir ese plazo, máxime teniendo en cuenta su limitada competencia técnica. Hubo acuerdo general en cuanto a la dificultad de cumplir el plazo de 10 años.

71. De hecho, el plazo vence en noviembre de 2004 para 14 de los 30 Estados que en 1978 cumplían los requisitos jurídicos y geográficos necesarios para acogerse a las disposiciones del artículo 76 sobre la ampliación de

la plataforma continental. Esos Estados son los siguientes: Angola, Australia, el Brasil, Fiji, Guinea, Guyana, Islandia, Indonesia, Mauricio (4 de diciembre de 2004), México, Micronesia (Estados Federados de), Namibia, Seychelles y el Uruguay.

72. La Reunión de Estados Partes decidió incluir en el programa de su 11ª Reunión, (14 a 18 de mayo de 2001) un tema titulado “Cuestiones relativas al artículo 4 del anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” y pidió a la Secretaría que preparara un documento de antecedentes para dicho debate (SPLOS/60, párr. 62) (véase el párrafo 29).

73. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 2 del anexo II de la Convención, la elección inicial de los miembros de la Comisión debería haberse realizado “en un plazo de 18 meses contado a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención”, es decir, el 16 de mayo de 1996 a más tardar. Sin embargo, en la Tercera Reunión de los Estados Partes en la Convención, celebrada en 1995, se decidió aplazar hasta marzo de 1997 la elección de los miembros de la Comisión a fin de dar a otros Estados la oportunidad de adherirse a la Convención y de presentar candidaturas. De hecho, durante el período abarcado por la prórroga se adhirieron a la Convención 31 nuevos países, ocho de los cuales presentaron candidatos que resultaron elegidos y cuyo mandato aún no ha expirado. Hubo acuerdo en que, si algún Estado que fuese ya Parte en la Convención al 16 de mayo de 1996 (es decir, 18 meses después de la entrada en vigor de la Convención), resultase perjudicado en cuanto a su obligación de efectuar su presentación a la Comisión *dentro de los 10 años siguientes a la entrada en vigor de esta Convención respecto de él* (artículo 4 del anexo II, sin subrayar en el original), los Estados Partes en la Convención, a solicitud de dicho Estado, examinarían la situación con miras a reducir la dificultad respecto de esa obligación (SPLOS/5, párr. 20). La elección de los 21 miembros de la Comisión se celebró el 13 de marzo de 1997. El Gobierno de Seychelles ya ha presentado a la Reunión de los Estados Partes una solicitud para prorrogar su plazo en virtud del acuerdo antedicho.

74. Aunque en la 11ª Reunión de los Estados Partes se examinará el plazo previsto para las presentaciones a la Comisión, y cabe la posibilidad de que se prorrogue, el plazo vigente sigue siendo de 10 años a partir de la entrada en vigor de la Convención para el Estado que hace la presentación.

75. *Actividades internacionales relativas a la plataforma continental ampliada i) Conferencia internacional sobre los aspectos técnicos del trazado y la delimitación de la frontera marítima, incluidas las cuestiones relacionadas con el artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (9 y 10 de septiembre de 1999, Mónaco).* La Oficina Hidrográfica Internacional acogió en septiembre de 1999 en Mónaco la “International Conference on Technical Aspects of Maritime Boundary Delineation and Delimitation” (incluidas las cuestiones relativas al artículo 76 de la Convención), patrocinada por la ABLOS¹¹.

76. Asistieron a la Conferencia 76 participantes procedentes de 29 países y varios miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Las actas de la Conferencia, que incluyen los 26 documentos presentados, han sido publicadas por la Oficina Hidrográfica Internacional¹².

77. La Conferencia se dividió en cuatro sesiones a lo largo de dos días. Varios miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental se refirieron a título personal durante la primera sesión a la forma en que ésta había de examinar las presentaciones de los Estados ribereños. Los debates giraron en torno al mandato y la labor de la Comisión, un examen de los márgenes continentales del mundo, la preparación de estudios teóricos, las incertidumbres y los errores en el espesor de los sedimentos; una actualización de los Estados ribereños que pueden inscribirse en la categoría de Estados de margen continental amplio y los elementos que se han de incluir en las presentaciones de los Estados ribereños.

78. Las sesiones restantes tuvieron por tema: “geodetic issues, with emphasis on errors in maritime boundaries and how to reduce them”, que trataba específicamente de los problemas geodésicos del trazado y la delimitación de las fronteras marítimas; “tools needed for boundary delimitations”, relativo al equipo físico y lógico necesario para obtener datos que justificaran el establecimiento de una plataforma continental ampliada y, “other issues and case studies”, en que se abordaban temas concretos y se presentaban estudios de casos, sólo algunos de los cuales guardaban relación con el artículo 76.

79. *ii) Reunión de trabajo sobre la plataforma continental (13 a 17 de noviembre de 1999, Buenos Aires).* En una reunión de trabajo celebrada recientemente en

Buenos Aires, se debatió la cuestión del establecimiento de una plataforma continental ampliada, a la que asistieron diversos especialistas de reconocido prestigio.

80. El propósito de la reunión de trabajo era intercambiar pareceres, demostrar diversas metodologías, analizar los recursos y presentar estudios en la materia realizados hasta la fecha. Varios miembros de la Comisión y su Secretario presentaron documentos en la Conferencia. También hicieron exposiciones varios expertos nacionales en el establecimiento de la plataforma continental ampliada. La Reunión contó asimismo con la participación de los miembros del Subcomité Técnico de la Comisión argentina para la determinación del límite exterior de la plataforma continental.

81. *Cursos prácticos y simposios previstos para 2001.* Del 26 al 30 de marzo de 2001 se celebró en Southampton (Reino Unido) un curso de capacitación de cinco días sobre el trazado de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y sobre los aspectos prácticos en la preparación de presentaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. El curso estaba organizado conjuntamente por el Centro Oceanográfico de Southampton y por la Oficina Hidrográfica del Reino Unido y representa un cambio con respecto al programa básico de capacitación publicado por la Comisión (CLCS/24).

82. Se prevé la celebración de un simposio sobre geofísica marina durante el próximo congreso internacional de la Sociedad Brasileña de Geofísica, que se celebrará entre el 28 de octubre y el 1º de noviembre de 2001 en Salvador de Bahía. Se presentarán documentos sobre las estructuras del fondo marino en el Atlántico Sur, el límite de la corteza continental/oceánica, los procesos sedimentarios en la cuenca oceánica del Atlántico Sur y la estabilidad del talud, así como estudios sobre los peligros submarinos para las estructuras en mar abierto.

D. Depósito de cartas y listas de coordenadas geográficas y cumplimiento de la obligación de debida publicidad

83. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 16, el párrafo 9 del artículo 47, el párrafo 2 del artículo 75

y el párrafo 2 del artículo 84 de la Convención, los Estados ribereños depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas cartas que indiquen las líneas de base rectas y líneas de base archipelágicas, así como los límites exteriores del mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental; esas cartas se pueden sustituir por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el datum geodésico. Los Estados ribereños también están obligados a dar la debida publicidad a esas cartas o listas de coordenadas geográficas. Además, según el párrafo 9 del artículo 76, los Estados ribereños depositarán en poder del Secretario General mapas e información pertinente que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas. En este caso corresponde al Secretario General darles la debida publicidad. Junto con la presentación de sus cartas o listas de coordenadas geográficas, los Estados Partes deben suministrar información apropiada en relación con los datos geodésicos originales.

84. En este sentido, cabe observar que el depósito de cartas o listas de coordenadas geográficas de puntos en poder del Secretario General de las Naciones Unidas constituye un acto internacional por parte de un Estado Parte en la Convención con objeto de atenerse, tras la entrada en vigor de la Convención, a las obligaciones de depósito anteriormente citadas. Ese acto se pone en conocimiento del Secretario General en forma de una nota verbal o una carta remitida por el Representante Permanente ante las Naciones Unidas u otra persona que actúe en representación del Estado Parte. La mera existencia o aprobación de legislación o la celebración de un tratado de delimitación de fronteras marítimas registrado en la Secretaría, aun si contienen cartas o listas de coordenadas, no puede interpretarse como un acto de depósito ante el Secretario General con arreglo a la Convención.

85. En la resolución 55/7 de la Asamblea General se alentaba una vez más a los Estados Partes en la Convención a que depositaran en poder del Secretario General esas cartas y listas de coordenadas geográficas. Hasta la fecha, sólo 24 Estados han cumplido parcial o íntegramente sus obligaciones de depósito (véase el anexo III).

86. En respuesta a la petición formulada en la resolución 49/28 de la Asamblea General, de 6 de diciembre de 1994, la División, en su calidad de dependencia sustantiva de la Secretaría de las Naciones Unidas

encargada de estos asuntos, ha establecido servicios para la custodia de las cartas y listas de coordenadas geográficas depositadas y para la difusión de esa información a fin de prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de su obligación de darles la debida publicidad. En este sentido, se insta a los Estados Partes a que proporcionen toda la información necesaria para poder convertir las coordenadas geográficas presentadas desde los datos originales al sistema geodésico mundial 84 (WGS 84), sistema de datos geodésicos que cada vez se acepta más como norma y utiliza la División para diseñar sus mapas ilustrativos.

87. La División también ha establecido un sistema de información geográfica, que le permite almacenar y procesar información geográfica y elaborar productos cartográficos adaptados a las necesidades particulares mediante la conversión de los mapas, cartas y listas de coordenadas geográficas convencionales en un formato digital. El sistema también ayuda a la División a verificar la exactitud de la información presentada. La base de datos del sistema de información geográfica está conectada con la base de datos sobre la legislación nacional y los tratados de delimitación, que facilita el acceso a la información pertinente sobre ciertos rasgos geográficos.

88. La División ha procurado también prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de otras obligaciones de debida publicidad establecidas en la Convención, como las que se refieren a todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños en relación con el paso inocente por el mar territorial (párrafo 3 del artículo 21) y todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños de estrechos en relación con el paso en tránsito por estrechos utilizados para la navegación internacional (párrafo 3 del artículo 42). En el período a que se refiere el presente informe, Ucrania presentó una copia de la reglamentación relativa al control aduanero del tránsito de buques dedicados a viajes internacionales a través de su frontera aduanera, aprobada mediante la resolución No. 283, de 29 de junio de 1995, del Comité de aduanas estatales de Ucrania y registrada con el No. 217/783, de 12 de julio de 1995, por el Ministerio de Justicia de Ucrania (publicada en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 44).

89. La División informa a los Estados Partes en la Convención del depósito de cartas y coordenadas geográficas mediante una "notificación de zona marítima". Posteriormente, las notificaciones se distribuyen a todos los Estados a través de la publicación periódica

Law of the Sea Information Circular, junto con otros datos pertinentes sobre el cumplimiento de la obligación de debida publicidad por parte de los Estados. Los 13 números de la circular que se han publicado ofrecen abundantes pruebas de la práctica de los Estados a este respecto. Los textos de la legislación pertinente, junto con los mapas ilustrativos, se publican después en el *Boletín del Derecho del Mar*.

90. Además, los Estados siguen cumpliendo sus obligaciones de dar la debida publicidad a las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico, en virtud de los artículos 22, 41 y 53 de la Convención, en particular por mediación de la OMI, que prevé la adopción de sistemas de organización del tráfico marítimo con arreglo a la regla 8 del capítulo V del Convenio SOLAS y la aprobación o enmienda de dispositivos de separación del tráfico en las reglas 1 (d) y 10 del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972 (COLREG). Las directrices y los criterios elaborados por la OMI para la adopción de medidas de organización del tráfico se incluyen en las Disposiciones Generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572 (14) de la Asamblea de la OMI en su forma enmendada). Entre esas medidas se incluyen dispositivos de separación del tráfico, derrotas de dos direcciones, ejes de circulación recomendados, zonas que se han de evitar, zonas de navegación costera, confluencias de giro, zonas de precaución y derrotas en aguas profundas. En el anexo 18 del informe del 73º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 73/21/Add.3) (véanse los párrafos 153 a 155) figura información sobre los dispositivos de separación del tráfico nuevos y recientemente modificados, así como las medidas de organización del tráfico conexas.

IV. El sector naviero y la navegación

A. El sector naviero

91. El sector naviero ha venido experimentado importantes cambios. El tamaño y la velocidad de los buques están desencadenando una revolución tecnológica. El tonelaje bruto medio de los buques de pasaje se eleva a 71.140, con más de 3.100 personas a bordo en cualquier momento. Además, los buques de crucero de 100.000 toneladas de arqueado bruto con capacidad para transportar 5.000 personas a bordo ya son una realidad y se están preparando proyectos para la construcción de buques de 450.000 toneladas de arqueado bruto,

con capacidad para transportar 9.600 personas¹³. La capacidad de transporte de los buques portacontenedores también ha aumentado considerablemente. Actualmente pueden transportar 8.000 contenedores y se han presentado proyectos para la construcción de buques que puedan transportar 18.000 unidades. También se espera que aumente el número de naves de gran velocidad para el transporte de pasajeros y de flete.

92. Otras esferas del sector naviero también están experimentando importantes cambios tecnológicos, que van desde la introducción de cartas electrónicas (véase párrafo 105) hasta la emergente función de los proveedores de servicio de transporte basados en la Internet. Según la UNCTAD, la facilitación del comercio electrónico, que es la recientemente creada tecnología de Internet, al combinarse con los amplios conocimientos y competencia del mundo del sector naviero, podría convertirse en el medio centralizador de la compleja y dispersa industria mundial del transporte marítimo¹⁴.

93. La economía mundial del sector naviero también ha venido experimentado un cambio constante. Para finales de 1999, la flota mercante mundial había alcanzado 799 millones de toneladas de peso muerto. Los principales países de registro de libre matrícula ampliaron considerablemente su tonelaje hasta alcanzar una cifra récord de 348,7 millones de toneladas de peso muerto. Aproximadamente las dos terceras partes de estas flotas pertenecen a países desarrollados de economía de mercado, y el resto a países en desarrollo. La parte correspondiente a estos últimos ha continuado experimentado un alza. En 1999, el arqueado registrado en los países en desarrollo aumentó considerablemente alcanzando 153,6 millones de toneladas de peso muerto. Este aumento fue el resultado de las inversiones hechas por los propietarios de buques en los países asiáticos en desarrollo, cuyas flotas representan actualmente el 73% de la flota total de los países en desarrollo. Las flotas de otros grupos de países en desarrollo bajaron marginalmente en 1999¹⁵.

94. El tercer cambio, que ha venido ocurriendo paulatinamente, corresponde a la esfera jurídica. La mayor parte de los desfases en las reglamentaciones internacionales relacionadas con el transporte marítimo ya se han eliminado y, por tanto, la labor se concentra actualmente en el examen a fondo de la implantación de tales reglamentaciones. Por ejemplo, en el caso del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), los Estados han delegado en la

OMI la autoridad para evaluar la aplicación de dicho Convenio.

95. *El mandato mundial de la OMI en el sector de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar por los buques.* En su contribución al presente informe, la OMI resaltó el mandato de la organización en el sector de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar por los buques, del modo siguiente:

“Si bien la OMI es solamente mencionada explícitamente en uno de los artículos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (artículo 2 del anexo VIII), varias disposiciones de la Convención se refieren a la ‘organización internacional competente’ que adopta reglamentos y normas internacionales sobre el transporte marítimo en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, eficacia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y por el vertimiento. En tales casos, la expresión ‘organización internacional competente’, al ser aplicada en singular en la Convención, se refiere exclusivamente a la OMI, dado el mandato mundial que tiene la Organización como organismo especializado de las Naciones Unidas establecido por el Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Mundial (el ‘Convenio Constitutivo de la OMI’) ¹⁶.

La amplia aceptación e indiscutible legitimidad del mandato universal de la OMI con arreglo al derecho internacional queda demostrado por los siguientes datos: 158 Estados soberanos que representan a todas las regiones del mundo son miembros de la OMI; todos los miembros pueden participar en las reuniones de los órganos de la OMI encargados de la elaboración y adopción de recomendaciones relativas a reglamentos y normas sobre seguridad y lucha contra la contaminación. Estos reglamentos y normas son normalmente aprobados por consenso; además todos los Estados, independientemente de que sean o no miembros de la OMI o de las Naciones Unidas, están invitados a participar en las conferencias de la Organización que se encargan de la aprobación de nuevos convenios de la OMI. Hasta el momento, todos los instrumentos convencionales de la OMI han sido aprobados por consenso.

En la actualidad, de 110 a 143 Estados (según el tratado en cuestión) son partes en los principales convenios de la OMI. Dado que el nivel general de aceptación de estos convenios sobre transporte marítimo está principalmente relacionado con la implantación por los Estados de abanderamiento, es de importancia primordial tomar nota de que los Estados partes en estos convenios representan, en todos los casos, más del 90% de la flota mercante mundial.

La aprobación de nuevos tratados, así como las enmiendas a los tratados vigentes, se ha regido por la filosofía de elaborar normas y reglas para prevenir los accidentes en el mar y no como respuesta a éstos. En consecuencia, las características operacionales son objeto de una revisión constante para garantizar la conformidad de las actividades navieras con la reglamentación más estricta en materia de seguridad y prevención de la contaminación.

La OMI asigna la máxima prioridad a la necesidad de velar por la correcta aplicación de las numerosas normas y reglas incluidas en su corpus de tratados. Para ello, se centra en el refuerzo constante de los reglamentos a fin de que los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puerto y los propietarios de buques desarrollen sus capacidades y asuman sus responsabilidades en la máxima medida posible. La cooperación técnica se ha intensificado mediante la aplicación del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT), cuyo objeto es garantizar la debida canalización de los fondos procedentes de las diferentes fuentes de donantes hacia la ejecución de proyectos bajo la supervisión de la OMI como organismo de ejecución con el fin de fortalecer la infraestructura marítima de los países en desarrollo.

Ante estas circunstancias, la capacidad de la OMI para facilitar una rápida respuesta a las consecuencias de un accidente marítimo fue sometida a prueba en el año 2000, tanto por lo que respecta a la seguridad como a la protección del medio ambiente, con el hundimiento del buque tanque *Erika* frente a la costa occidental de Francia. Si bien los principales órganos de la OMI estimaron que era necesario mejorar las normas y reglas existentes estipuladas en los tratados de la OMI, se suscitó la cuestión de si convendría o no que

las medidas encaminadas a reglamentar el transporte marítimo internacional se adoptaran a nivel regional o unilateral. Respondiendo a la cuestión, el Secretario General reafirmó el mandato mundial de la OMI reasegurando la firme postura de que la OMI deberá ser considerada, siempre y sin excepciones, como el único foro en el que deberán examinarse y adoptarse las normas relativas a la seguridad y prevención de la contaminación relacionadas con el transporte marítimo internacional. La aplicación regional, por no decir unilateral, a buques de pabellón extranjero, de prescripciones de carácter nacional que excedan las normas aprobadas por la OMI sería perjudicial para el transporte marítimo internacional, el régimen de reglamentación internacional y el funcionamiento de la propia organización, por lo que debería evitarse.”¹⁷

B. Navegación

96. En el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se estipulan las medidas necesarias que el Estado de abanderamiento deberá tomar para sus buques a fin de garantizar la seguridad en el mar. Los buques deberán cumplir con reglamentaciones, normas y prácticas, generalmente aceptadas, que rigen su construcción, equipo y navegabilidad y serán sometidos a inspección antes de ser matriculados y posteriormente a intervalos apropiados. El Estado de abanderamiento deberá tener en cuenta los instrumentos internacionales aplicables que rigen la dotación de buques, las condiciones de trabajo y la formación de tripulantes. El Estado de abanderamiento será responsable de garantizar que el capitán, los oficiales y la tripulación de a bordo observen las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y contención de la contaminación y el mantenimiento de las comunicaciones.

97. Existe una clara conexión entre la observancia de las reglas relativas a la seguridad de buques, el transporte de carga, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques. En la primera reunión del Proceso de consultas se hizo hincapié en dicha conexión y se identificó la necesidad de mantener bajo examen constante la labor que se lleva a cabo sobre las diversas cuestiones pendientes

relacionadas con la contaminación ocasionada por los buques (por ejemplo, la implantación de los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes, el transporte de carga, las reglas relativas a la seguridad, las medidas de organización del tráfico marítimo, el cambio de pabellón), dada la importancia de las repercusiones sociales, económicas y ambientales de tales cuestiones (A/55/274, parte A, párr. 29).

98. Los Estados ribereños también tienen la responsabilidad de garantizar que las vías de navegación dentro de sus zonas marítimas ofrecen seguridad para la navegación. Un reciente suceso relacionado con un buque que transportaba una carga de 29.500 toneladas de gasolina sin plomo, que sufrió una avería estructural y al que se le denegó acceso a los puertos de varios Estados, ha suscitado la cuestión de si los Estados ribereños también tienen el deber de facilitar acceso a sus puertos a los buques en peligro. El Grupo de Trabajo de la OMI sobre seguridad de petroleros y cuestiones ambientales, que se reunió del 28 de noviembre al 1° de diciembre de 2000, afirmó que la OMI debería examinar la necesidad de establecer principios básicos para que los Estados ribereños, que actúen individualmente o bien sobre una base regional, examinen sus planes de contingencias relativos a la provisión de puertos de refugio, tomando en consideración los derechos soberanos nacionales. En las zonas de refugio identificadas se habrán adoptado las medidas necesarias para permitir la entrada y refugio de un buque en peligro¹⁸.

1. Seguridad de los buques

99. Todo Estado de abanderamiento tiene la responsabilidad de asegurarse de que sus buques cumplen con las reglamentaciones, procedimientos y prácticas internacionalmente aceptadas que rigen la seguridad de los buques. De hecho, el artículo 217 2) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dispone que el Estado de abanderamiento deberá tomar las medidas apropiadas para asegurar que se impida a los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio zarpar hasta que cumplan lo prescrito en las normas y reglas internacionales relativas a la prevención, reducción y contención de la contaminación, inclusive con lo prescrito en relación con el proyecto, la construcción, el equipo y la dotación de buques.

a) Construcción, equipo y navegabilidad del buque

100. Los reglamentos, procedimientos y prácticas generalmente aceptados que rigen la construcción, el equipo y la navegabilidad de los buques, a que se hace referencia en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son básicamente los que figuran en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), el Convenio internacional sobre líneas de carga y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Habida cuenta de su importancia, esta sección facilita información sobre las enmiendas a los instrumentos que han entrado o que entrarán en vigor en 2001, las principales enmiendas que fueron aprobadas en 2000, y las principales medidas de toma de decisiones relacionadas con estos instrumentos.

i) Entrada en vigor de enmiendas en 2001

101. Las enmiendas a la regla 13 G del anexo I del MARPOL 73/78, que fueron aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino, de la OMI, mediante su resolución MEPC.78(43) en julio de 1999, entraron en vigor el 1° de enero de 2001. Los petroleros existentes de arqueo comprendido entre 20.000 y 30.000 toneladas de peso muerto que transporten hidrocarburos persistentes, tales como diesel pesado y fueloil, están regidos ahora por las mismas prescripciones de construcción que los petroleros que transportan crudo.

ii) Aprobación de enmiendas en 2000

102. En 2000, la OMI aprobó, entre otras cosas, la siguiente nueva reglamentación relativa a la construcción y equipo de buques:

- Un nuevo capítulo V revisado del SOLAS (Seguridad de la navegación);
- Un nuevo Código para naves de gran velocidad (2000). El Código entrará en vigor el 1° de julio de 2002 y es obligatorio con arreglo a lo dispuesto en el capítulo X del SOLAS (medidas de seguridad para naves de gran velocidad);
- Un capítulo II-2 revisado del SOLAS (Construcción-prevención, detección y extinción de incendios) y un nuevo Código internacional sobre sistemas de seguridad contra incendios, que es obli-

gatorio con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo II-2 revisado. Ambos entrarán en vigor el 1° de julio de 2002 de conformidad con el procedimiento de aceptación tácita;

- Una nueva regla 3-5 en el capítulo II-1 del SOLAS (Construcción-estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas), que prohíbe en todos los buques la nueva instalación de materiales que contengan asbesto. Entrará en vigor el 1° de julio de 2002.

103. *Adopción del Capítulo V revisado del SOLAS.* La OMI notificó que un nuevo Capítulo V revisado del SOLAS, que trata de diversos aspectos de seguridad de buques y seguridad de la navegación, había sido aprobado por el Comité de Seguridad Marítima (CSM) en su 73° período de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000)¹⁹ y entrará en vigor el 1° de julio de 2002 de conformidad con el sistema de aceptación tácita de enmiendas regidas por el SOLAS. Una vez en vigor, todos los nuevos buques nuevos y buques de pasaje y de transbordo rodado existentes tendrán que ir provistos de registradores de datos de la travesía (RDT). Se llevará a cabo un estudio para determinar si es necesario que los buques de carga existentes vayan provistos de RDT. Al igual que las "cajas negras" que llevan las aeronaves, los RDT permitirán a los investigadores de accidentes examinar los procedimientos e instrucciones adoptados inmediatamente antes de ocurrir el suceso y facilitar la identificación de las causas de cualquier accidente.

104. Otra prescripción, que será aplicable una vez que entre en vigor el capítulo V revisado del SOLAS, exigirá, que todos los buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 300 dedicados a viajes internacionales, los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 no dedicados a viajes internacionales y los buques de pasaje independientemente de su tamaño, construidos el 1° de julio de 2002, o posteriormente, vayan provistos de un sistema de identificación automática que pueda facilitar automáticamente información acerca del buque a otros buques y a las autoridades costeras.

105. Un tercer e importante nuevo cambio está relacionado con las prescripciones de transporte de equipo y sistemas náuticos de a bordo. Según la nueva regla 19 del Capítulo V, el sistema de información y visualización de cartas electrónicas se ajusta a las prescripciones de transporte de cartas estipuladas en la regla. En

dicha regla se exige que todos los buques, independientemente de su tamaño, lleven cartas marinas y publicaciones náuticas para planificar y presentar la ruta del buque para el viaje que se tiene proyectado realizar y para trazar el rumbo sobre la carta y comprobar las situaciones durante toda la travesía.

iii) Importantes decisiones de principio adoptadas en 2000

Eliminación de petroleros deficientes

106. La OMI informó que un grupo de trabajo del CSM había elaborado un proyecto de lista de medidas para eliminar buques deficientes y que el CSM había acordado remitir la lista de medidas al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) y a los subcomités de la Organización para que éstos la examinaran en términos generales. Esta labor representa una continuación de las medidas acordadas por el CPMM, en octubre de 2000, de acelerar el actual programa de eliminación gradual de los petroleros monocasco. Se espera que el actual programa de eliminación gradual, ultimado y revisado, sea adoptado en abril de 2001 (véanse párrs. 358 a 361).

Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño

107. La OMI notificó que el CSM había considerado en su 72° período de sesiones una propuesta del Secretario General de la OMI de llevar a cabo un examen general sobre las cuestiones de seguridad relacionadas con los buques de pasaje, especialmente con los cruceros de gran tamaño²⁰. Como repuesta, el Comité estableció un grupo de trabajo sobre la mejora de la seguridad de los buques de gran tamaño para pasajeros, que se encargará de determinar la medida en que deberán revisarse las reglamentaciones actuales, habida cuenta del mero tamaño de estos buques y del elevado número de personas que llevan a bordo, prestando especial atención a las situaciones de emergencia y a la formación de la gente de mar.

108. En el 73° período de sesiones del CSM, el Grupo de Trabajo examinó el actual régimen de seguridad por lo que se refiere a los buques de gran tamaño para pasajeros y determinó que había aspectos preocupantes en relación con lo siguiente: a) el buque, especialmente construcción y equipo, evacuación, funcionamiento y gestión; b) el elemento humano, especialmente tripulación, pasajeros, personal de salvamento, formación,

supervisión en caso de crisis y control de gran número de personas; y c) el medio ambiente, especialmente servicios de búsqueda y salvamento, operaciones en zonas remotas y aisladas y condiciones meteorológicas.

109. El CSM refrendó la decisión del Grupo de Trabajo en el sentido de que los futuros buques de gran tamaño para pasajeros deberán estar proyectados de modo que tengan una flotabilidad mejorada según el viejo dicho de que “el propio buque es su mejor bote salvavidas”. El Comité aprobó un plan de acción preliminar concebido por el Grupo de Trabajo, el cual incluye elementos relacionados con los siguientes motivos de preocupación: abordaje y varada; averías en el equipo; escape, evacuación y salvamento, seguridad contra incendios; emergencias médicas; medios operacionales y gestión; reconocimiento de buques; búsqueda y salvamento; flotabilidad del buque; evacuación y medios y sistemas salvavidas.

b) Formación y titulación de tripulantes

110. Se ha calculado que aproximadamente el 80% de los siniestros marítimos se deben en parte al error humano. Por consiguiente, los esfuerzos realizados en el seno de la OMI han seguido concentrándose en la mejora de las normas de formación y titulación de los tripulantes, especialmente para tener la seguridad de que se están aplicando las prescripciones mínimas estipuladas en las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación, 1978. Con arreglo a las enmiendas de 1995, los Estados tienen la obligación de facilitar a la OMI información detallada relativa a las medidas administrativas que hayan adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio.

111. La OMI notificó asimismo que recientemente había publicado la llamada “Lista Blanca” de países de los cuales se considera que dan “total y completa efectividad” a las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación. En su 73° período de sesiones, el CSM refrendó oficialmente las conclusiones de un grupo de trabajo establecido para examinar un informe presentado al CSM por el Secretario General, en el que se revela que 71 países y un Miembro Asociado de la OMI habían cumplido con los criterios necesarios para su inclusión en la Lista. El estar incluido en la Lista Blanca permite que otras partes acepten, en principio, que los certificados expedidos por las partes en la Lista, o en nombre de ellas, cumplen con lo dispuesto en el Convenio.

112. Según afirmó la OMI, al establecer sin ninguna ambigüedad qué países se están ajustando a las más recientes normas y prescripciones, la Lista Blanca representa un importante avance en los esfuerzos que realiza la OMI, a escala internacional, para liberar al mundo de buques y transportes deficientes. Por vez primera facilita un “sello de aprobación” de la OMI para los países que han aplicado debidamente las disposiciones de un Convenio.

113. Se espera que los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto concentren cada vez más su atención en los buques que enarbolan el pabellón de países que no estén incluidos en la Lista Blanca. Una parte en el Estado de abanderamiento que figure en la Lista Blanca podrá, como cuestión de principio, decidir que en sus buques no trabajen marinos cuyos certificados hubieran sido expedidos por países no incluidos en la Lista Blanca. En caso de aceptar a tales marinos, para el 1° de febrero de 2002 se exigirá que éstos también posean un refrendo expedido por el Estado de abanderamiento en el que se demuestre que dicho Estado reconoce el certificado que se presenta. Para el 1° de febrero de 2002, los capitanes y oficiales deberán estar en posesión de certificados o refrendos expedidos por el Estado de abanderamiento, con arreglo al Convenio de Formación modificado por las enmiendas de 1995. Los certificados expedidos y refrendados con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de Formación tendrán validez hasta su fecha de expiración.

114. En la reunión del CSM se hizo hincapié en que quizás no todas las partes pudieran dar la misma “total y completa efectividad” al Convenio revisado. Algunas podrán decidir no tener ningún instituto de formación marítima y confiar en el reconocimiento de certificados expedidos a la gente de mar por otros Estados. De igual modo, otras partes quizás solamente podrían facilitar una formación limitada, como por ejemplo para los marineros únicamente.

115. El hecho de que una parte no figure en la Lista Blanca no quiere decir que con ello se invaliden los certificados o refrendos expedidos por dicha parte. Sin embargo, la Lista Blanca se convertirá en uno de los criterios, tales como la inspección de medios y procedimientos, que podrán ser aplicados en la selección de marinos que tengan la debida cualificación y formación. Los países no incluidos inicialmente en la Lista Blanca podrán continuar con el proceso de evaluación, con miras a su inclusión en la Lista en fecha posterior.

116. Según el Secretario General de la OMI, el hecho de que los Estados miembros deleguen en la OMI la autoridad para evaluar la implantación del Convenio de Formación, 1995, indica que realmente existe la voluntad de dar a la Organización una mayor función en las actividades de implantación. La OMI está preparada para responder a enfoques análogos en otras esferas en las que la garantía de calidad necesite ser reforzada y en las que el nombre de la OMI dé credibilidad. De este modo, el proceso de verificación de la aplicación del Convenio de Formación señala en dirección hacia una nueva y ampliada función de la OMI en el futuro.

Falsificación de los certificados de competencia de la gente de mar

117. En su declaración, la OMI recordó que su Asamblea, en la resolución A.892 (21), de 1999, titulada “Prácticas ilícitas asociadas con los certificados de competencia y los refrendos” había resaltado el problema de los certificados de competencia fraudulentos expedidos en relación con el Convenio de Formación y había instado a los Estados Miembros a que adoptaran todas las medidas posibles a fin de investigar casos y enjuiciar, o prestar ayuda en la investigación y enjuiciamiento, a las personas involucradas en la preparación u obtención de certificados o refrendos fraudulentos, e incluso a las personas que posean tales certificados o refrendos. En una circular MSC sobre certificados de competencia fraudulentos (MSC/Circ.900), distribuida el 2 de febrero de 1999, también se había invitado a los Estados miembros y partes en el Convenio de Formación a que notificaran a la OMI y a la administración pertinente cualquier caso o sospecha de caso de certificados fraudulentos, intensificaran los esfuerzos para eliminar el problema y actuaran con arreglo a las disposiciones del Convenio, incluso enjuiciando a los implicados, en caso de descubrir a bordo marinos en posesión de certificados fraudulentos, lo cual también podría implicar la detención del buque.

118. Los resultados preliminares de un estudio de investigación de la OMI a fin de establecer la naturaleza y magnitud de prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia han revelado 12.635 casos de falsificación en los certificados de competencia y refrendos equivalentes²¹. El estudio, que está siendo realizado por el Seafarers International Research Centre, Cardiff, Reino Unido, está a punto de finalizar pues ya se ha ultimado la fase de recopilación de datos y actualmente se está preparando el informe definitivo.

119. *Formación y titulación del personal de buques pesqueros.* El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros, 1995, aún no ha entrado en vigor. Las medidas encaminadas a mejorar las normas de formación, titulación y guardia para el personal a bordo de buques pesqueros se han adoptado como recomendaciones en resoluciones de Asamblea de la OMI y en el Documento de Orientación sobre formación y titulación de pescadores, producido conjuntamente por la OMI, FAO y OIT. El CSM aprobó en su 72º período de sesiones enmiendas a dicho documento²².

c) Condiciones de trabajo

Revisión de los instrumentos marítimos pertinentes de la OIT

120. Esta Organización informó que la 29ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, celebrada en enero de 2001, constituyó la primera reunión plena de la Comisión desde 1991. La Comisión adoptó en dicha reunión un histórico acuerdo, conocido como el Acuerdo de Ginebra, concertado con miras a la mejora de las condiciones de seguridad y trabajo en la industria marítima. Los participantes, incluidos los representantes de propietarios de buques y la gente de mar, decidieron que “la nueva presencia de un mercado de trabajo mundial para la gente de mar ha transformado efectivamente la industria marítima convirtiéndola en la primera industria del mundo de alcance verdaderamente mundial, lo cual requiere una respuesta global con una serie de normas globales aplicables a toda la industria”. La Comisión decidió que los instrumentos marítimos de la OIT existentes se refundieran y actualizaran por medio de un nuevo y único convenio marco sobre normas laborales marítimas. Con miras a garantizar la adopción de unas normas aceptables de trabajo y condiciones de vida para la gente de mar de todas las nacionalidades y en todas las flotas mercantes, este enfoque prevé una estructura más lógica y flexible para los instrumentos laborales marítimos y un proceso más racionalizado para mantenerlos actualizados. La Comisión ha pedido al Consejo de Administración de la OIT que autorice un programa de reuniones tripartitas (propietarios de buques, gente de mar y gobiernos) con miras a la preparación de una conferencia marítima de la OIT, en 2005, en la que se adopte el anticipado y nuevo convenio marco.

121. La Comisión actualizó el sueldo básico mínimo de los marineros de primera. También expresó profunda

preocupación con respecto a las recientes detenciones de marinos, particularmente capitanes de buque, a raíz de accidentes marítimos, incluso antes de llevar a cabo investigación alguna y pidió al Director General de la OIT que manifestara estas preocupaciones a los Estados miembros de la OIT²³.

Provisión de seguridad financiera para las reclamaciones de la gente de mar

122. La OIT informó que el Grupo de trabajo especial de expertos OMI/OIT sobre la cuestión de la responsabilidad y la indemnización en relación con las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de gente de mar había celebrado su segunda reunión del 30 de octubre al 3 de noviembre de 2000 (para el informe de la primera reunión, véase el documento A/55/61, párrs. 201 a 203). El Grupo de trabajo examinó un documento que contiene información recopilada por las secretarías de la OMI y la OIT sobre las cuestiones de abandono y garantía financiera por lesiones personales y muerte de tripulantes. El documento también incluye información recibida de los gobiernos en relación con los obstáculos a la ratificación de los convenios pertinentes de la OIT y la OMI, así como de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

123. La OIT explicó que las cuestiones suscitadas en el documento OMI/OIT habían servido de base para que el Grupo de trabajo elaborase anteproyectos para su inclusión en dos resoluciones y directrices conexas, una relacionada con el abandono y la otra con la muerte y lesiones²⁴. El propuesto proyecto de resolución relativo a las directrices sobre la provisión de garantía financiera en caso de abandono de marinos señala que el abandono de la gente de mar plantea un grave problema que entraña una dimensión humana y social y que exige urgente atención. Afirma que el pago y la remuneración y provisión de gastos para la repatriación deben estar integrados en los derechos contractuales y/o estatutarios de la gente de mar y no verse afectados por el fracaso o la incapacidad de los propietarios de buques para hacer frente a sus obligaciones.

124. En el propuesto proyecto de resolución relativo a las directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques respecto a las reclamaciones de derecho marítimo se observa que es necesario recomendar normas internacionales mínimas acerca de las responsabilidades de los propietarios de buques por lo que

respecta a las reclamaciones contractuales en caso de lesión corporal o muerte de marinos. Se observa con preocupación que en el caso de que los propietarios de buques no tuvieran una cobertura de seguro eficaz, o cualquier otra forma de garantía financiera, los marinos quizás no pudieran obtener una indemnización rápida y adecuada, y se indica que las directrices recomendatorias representan un medio provisional apropiado para establecer un marco en el que se aliente a todos los propietarios de buques a que adopten medidas para garantizar que la gente de mar reciba indemnización contractual en caso de lesión corporal o muerte. En el proyecto de directrices anexo se facilitan definiciones relativas a las reclamaciones contractuales, se prevé un seguro eficaz y se estipulan las responsabilidades de los propietarios de buques para gestionar una cobertura de seguro eficaz.

125. El Grupo de trabajo acordó celebrar una tercera reunión del 30 de abril al 4 de mayo de 2001 a fin de ultimar las resoluciones y directrices antes de presentarlas al Comité Jurídico de la OMI, en su 83° período de sesiones de octubre de 2001 y al Consejo de Administración de la OIT, en su 279° período de sesiones a finales de 2001. Una vez examinadas por estos órganos, las resoluciones y directrices podrían ser entonces aprobadas por la Asamblea de la OMI, en noviembre de 2001.

Condiciones laborales de los pescadores

126. Con un precio de 70 víctimas al día, la pesca en el mar quizá sea la profesión más arriesgada del mundo, según se afirma en un informe de la FAO del año 2000 sobre "El estado mundial de la pesca y la acuicultura"²⁵. Según indica dicho informe, el número anual de víctimas entre los pescadores, unas 24.000 en todo el mundo, según las estimaciones de la OIT, podría ser considerablemente inferior a las cifras reales, dado que solamente un número limitado de países cuenta con registros fiables sobre la mortalidad laboral en sus industrias pesqueras.

127. También se indica en dicho informe, que tendrá que ser presentado en la reunión del Comité de Pesca de la FAO, que deberá celebrarse del 26 de febrero al 2 de marzo de 2001, más del 97% de los 15 millones de pescadores que se dedican a la pesca marítima de captura en todo el mundo trabajan en embarcaciones de menos de 24 metros de eslora, en su mayor parte fuera del ámbito de los acuerdos y directrices internacionales. En los lugares donde los recursos costeros han sido

explotados en exceso, los pescadores se ven obligados a trabajar lejos de las costas, a veces durante largos períodos de tiempo, y con frecuencia en embarcaciones pesqueras proyectadas para la pesca en la costa o que no se ajustan a las normas de seguridad, según afirma la FAO.

128. Refiriéndose a las principales causas de los accidentes mortales, el informe recuerda que aún queda por ratificar un instrumento jurídico sobre la seguridad en el mar, es decir, el Protocolo 1993 del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, que reemplaza al Convenio de Torremolinos. También menciona la ausencia de reglamentaciones nacionales o, en el caso de existir, de su incumplimiento, la falta de experiencia en las operaciones de pesca mar adentro y la falta de conocimientos sobre materias esenciales, tales como la navegación, el pronóstico del tiempo, las comunicaciones y la cultura vital de la seguridad en el mar. La FAO considera que muchas de estas situaciones pueden subsanarse y la Organización participa con este objetivo en diversas actividades de ese tipo en el Caribe, Asia y el Pacífico.

129. En los países en desarrollo, las embarcaciones pesqueras deficientemente proyectadas y construidas, la carencia de equipos de seguridad y las reglamentaciones inapropiadas, obsoletas e inadecuadamente puestas en práctica son las principales causas de los accidentes mortales. En el transcurso de una noche durante un fuerte ciclón, en noviembre de 1996, murieron más de 1.400 pescadores en la India, a causa de los barcos de arrastre mal proyectados y a la ignorancia de la dimensión del peligro.

130. En los países desarrollados, los rápidos avances logrados en las técnicas pesqueras y de construcción de buques y la aplicación de reglas más rigurosas no han comportado siempre una importante disminución de los accidentes mortales. Según señala el informe, "parece que, al mismo tiempo que los buques se vuelven más seguros, los operadores se arriesgan más en su incansable búsqueda de buenas capturas". Cabe observar que todos los países nórdicos han introducido cursillos de seguridad, que son obligatorios para los pescadores²⁶.

131. La OIT informó sobre los resultados de la Reunión Tripartita FAO/OIT/OMI sobre seguridad y salud en la industria pesquera, celebrada en diciembre de 1999. Señaló que en la primera reunión del grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no regulada y no declarada, celebrada en octubre de 2000, se había

resaltado la conexión existente entre dicha pesca y la dimensión humana de la pesca normal y, en particular, se había expresado preocupación con respecto a los casos de abuso de pescadores en ciertos buques (véanse párrs. 252 a 255). En un documento de la OIT, presentado como anexo del informe del Grupo de trabajo, se examinó el control ejercido por los Estados de abanderamiento y rectores de puertos por lo que respecta a las condiciones laborales en los buques pesqueros²⁷.

2. Transporte de carga

132. En la primera reunión del Proceso de consultas, varias delegaciones se refirieron al transporte de hidrocarburos, sustancias potencialmente peligrosas y desechos y señalaron que merecían atención las cuestiones siguientes: hacer obligatorio el uso de “sistema de vigilancia de buques”, revisar las actuales rutas de transporte marítimo a fin de mejorar las normas de seguridad y vigilancia; aplicar programas de supervisión para controlar la calidad ambiental, y verificar que se respeten efectivamente las reglamentaciones de seguridad relativas a la carga, los buques y la tripulación, especialmente en el contexto de los pabellones de conveniencia y la prevención del cambio de pabellón de buques que entrañen riesgos para la seguridad (A/55/274, parte B, párr. 114).

133. La OMI citó su constante revisión de los códigos de seguridad como ejemplo del grado en el que la serie exhaustiva de reglas de seguridad abordo de los buques era constantemente actualizada por la Organización. El Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), que había sido introducido por la OMI en 1965 como código internacional uniforme para el transporte marítimo de mercancías peligrosas y que abarca cuestiones tales como el embalaje/envasado, el transporte de contenedores y la estiba, haciendo particular referencia a la segregación de sustancias incompatibles, había sido recientemente revisado y se le había dado un nuevo formato a fin de hacerlo más fácil de utilizar y más comprensible²⁸. En su 73° período de sesiones, el CSM decidió, en principio, hacer obligatorio el Código IMDG, con miras a su entrada en vigor el 1° de enero de 2004 y dio instrucciones al Subcomité de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC), en su sexto período de sesiones en julio de 2001, y a la secretaría para que preparasen documentos pertinentes, tales como proyectos de enmiendas al SOLAS. El CSM acordó que algunos capítulos del Código IMDG seguirían teniendo carácter recomendatorio.

134. En el año 2000, la OMI también aprobó enmiendas a los códigos siguientes: Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), que es obligatorio con arreglo a lo dispuesto en el SOLAS y en el MARPOL 73/78 (resoluciones MEPC.90(45) y MSC.102(73)); Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), que es obligatorio con arreglo a lo dispuesto en el SOLAS (resolución MSC.103 (73)); Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGRQ), que es obligatorio con arreglo a lo dispuesto en el MARPOL 73/78 (resoluciones MEPC.91(45) y MSC.106(73)); y Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CG) (resolución MSC.107(73)). Las enmiendas entrarán en vigor el 1° de julio de 2002 con arreglo al procedimiento de aceptación tácita.

Transporte de materiales radiactivos

135. Las enmiendas al capítulo VII del SOLAS adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima en 1999 mediante la resolución MSC.87(71) entraron en vigor el 1° de enero de 2001 y disponen la aplicación obligatoria del Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI). El Código es aplicable a todos los buques independientemente de su fecha de construcción y tamaño que se dediquen al transporte de carga de CNI. Las concretas reglas del Código abarcan diferentes cuestiones, tales como estabilidad con avería, protección contra incendios, regulación de la temperatura en los espacios de carga, consideraciones estructurales, medios de sujeción de la carga, suministro eléctrico, gestión y equipo para la protección radiológica, formación y planes de emergencia a bordo.

136. Las prescripciones de transporte para cargamentos sumamente radiactivos —por ejemplo, proyecto, fabricación, mantenimiento de embalajes/envases, manipulación, almacenamiento y recepción— que son aplicables a todos los modos de transporte, figuran en el reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos, del OIEA. En sus resoluciones sobre “Seguridad en el Transporte de Materiales Radiactivos”, aprobadas durante estos tres últimos años (resoluciones GC(44)/RES/17, GC(43)/RES/11 y GC(42)/RES/13

aprobadas respectivamente en septiembre de 2000, 1999 y 1998), la Conferencia General del OIEA ha invitado a los Estados miembros remitentes de materiales radiactivos a que proporcionen las garantías que correspondan a los Estados potencialmente afectados que así lo soliciten de que sus reglamentos tienen en cuenta el Reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos, del OIEA, así como la información pertinente relativa a las expediciones de materiales radiactivos. La información suministrada en ningún caso debe estar en contradicción con las medidas de seguridad física y tecnológica. En la resolución GC(44)/RES/17, aprobada en el año 2000, la Conferencia General tomó nota de las preocupaciones de los pequeños Estados isleños en desarrollo y otros Estados ribereños con respecto al transporte de materiales radiactivos por mar y la importancia de la protección de sus poblaciones y el medio ambiente. La Conferencia General instó a que se realizaran esfuerzos a niveles internacionales, regionales y bilaterales, para examinar y seguir mejorando las medidas y reglamentos internacionales relacionados con el transporte marítimo internacional de materiales radiactivos y combustible gastado, de conformidad con el derecho internacional, y destaca la importancia de tener establecidos mecanismos eficaces de responsabilidad.

137. En el documento final de la Conferencia de las Partes encargada del examen del Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares (mayo de 2000), también se hizo un llamamiento análogo en el sentido de examinar y seguir mejorando las medidas relacionadas con esta cuestión²⁹. La Conferencia instó a los Estados a que se asegurasen del cumplimiento del Reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos, del OIEA; afirmó que redundaba en el interés de todos los Estados que cualquier transporte de material radiactivo se tenga que realizar de conformidad con normas internacionales pertinentes en materia de seguridad nuclear y protección del medio ambiente sin perjuicio de las libertades, los derechos y las obligaciones relacionados con la navegación previstos en el derecho internacional; tomó nota de las preocupaciones expresadas por pequeños Estados insulares en desarrollo y otros Estados ribereños por lo que respecta al transporte marítimo de materiales radiactivos; recordó la invitación hecha, mediante la resolución GC(43)/RES/11, del OIEA, a los Estados remitentes de materiales radiactivos; e instó a los Estados partes a que siguieran trabajando bilateralmente y por conducto de las organizaciones internacionales competentes a fin de examinar y seguir mejorando las medidas y los

reglamentos internacionales concernientes al transporte marítimo internacional de material radiactivo y combustible gastado.

138. En fecha más reciente, la Asamblea General mediante su resolución 55/49, de 29 de noviembre de 2000, titulada Zona de paz y cooperación del Atlántico Sur exhortó a los Estados Miembros a que continuaran sus esfuerzos por lograr una reglamentación adecuada del transporte marítimo de desechos radiactivos y tóxicos, teniendo en cuenta los intereses de los Estados ribereños, y de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los reglamentos de la Organización Marítima Internacional y del Organismo Internacional de Energía Atómica.

139. Con arreglo a la petición hecha por el Comité de Protección del Medio Marino, de la OMI, y como medida para examinar la repercusión ambiental de los accidentes relacionados con los materiales regidos por el Código CNI, la OMI y el OIEA presentaron al CPMM, en su 45° período de sesiones (celebrado en octubre de 2000), una revisión documental sobre los posibles riesgos que entrañan los materiales radiactivos para el medio ambiente (MEPC 45/INF.2). Una decisión sobre la manera de proceder se tomará en el próximo período de sesiones del Comité (MEPC 45/20, secc. 12).

140. Las expediciones de combustible de mezcla de óxidos entre Europa y el Japón continúan siendo motivo de grave preocupación para los Estados ribereños a lo largo de las rutas actualmente utilizadas para dichas expediciones. Tales preocupaciones se agravan dado que se anticipa que en el futuro pasará un mayor número de expediciones por sus costas, puesto que el Japón ha concertado un contrato a largo plazo con el Reino Unido y Francia para que estos países se encarguen de la reelaboración de desechos radiactivos procedentes de las instalaciones japonesas de energía nuclear. El plutonio extraído de combustible gastado se mezcla con óxidos de uranio para producir el llamado combustible de mezcla de óxidos (CMO); el desecho radiactivo restante se enfunda en vidrio para su enterramiento. El Reino Unido y Francia retornan combustible y desechos radiactivos al Japón en convoyes armados que dan la vuelta por África y Sudamérica o pasan a través del Canal de Panamá. Según un reciente informe de actualidad, la Federación de Rusia y el Japón exploran el posible envío de CMO desde Europa siguiendo la ruta septentrional, a la altura de las costas árticas de la Federación de Rusia, durante los meses de verano

dado que la travesía sería más corta y se podría dar mayor protección contra el ataque de terroristas³⁰.

141. En el pasado, algunos Estados ribereños han advertido a los buques que transportan CMO mantenerse fuera de sus aguas territoriales y zonas económicas exclusivas, por ejemplo, Nueva Zelanda³¹ o bien indicaron que preferían que tales buques no entrasen en dichas aguas, por ejemplo, Sudáfrica³². La Comunidad del Caribe (CARICOM) ha pedido repetidamente el cese de envíos de CMO a través del mar Caribe. En la Conferencia de las Partes encargada del examen del Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares (2000), la CARICOM expresó la opinión de que el Código CNI, si bien obligatorio, no protegería a los Estados por donde pasaran tales envíos y, por tanto, estos Estados no tendrían recursos jurídicos para la indemnización en caso de accidente, lo cual era cada vez más probable debido al enorme aumento experimentado en los envíos de desechos nucleares radiactivos. Teniendo esto en cuenta, la CARICOM pidió la celebración de consultas encaminadas al establecimiento de un régimen internacional exhaustivo que proteja a la población y al medio marino de los Estados ribereños por donde pasan los envíos de material nuclear (véase asimismo el párrafo 404)³³.

142. Los participantes del Seminario sobre “La protección del medio marino en la región de Asia-Pacífico”, celebrado en Australia (7 a 12 de mayo de 2000) afirmaron que, para estar en armonía con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la OMI debería mantener consultas con el OIEA para determinar las medidas que podrían adoptarse a fin de establecer un sistema de vigilancia y control, así como un régimen de responsabilidad e indemnización para el transporte marítimo de materiales radiactivos. En la declaración final del Seminario, recomendaron que las Naciones Unidas se ocuparan urgentemente de las preocupaciones regionales con respecto a la cuestión del transporte marítimo de materiales radiactivos³⁴.

143. El Foro de las Islas del Pacífico manifestó que estaba desarrollando un diálogo constructivo con representantes del sector nuclear y oficiales gubernamentales de Francia, el Japón y el Reino Unido sobre los aspectos de un régimen de responsabilidad para indemnizar a la región por las pérdidas económicas ocasionadas a las industrias del turismo, pesqueras y de otro tipo que resultarían afectadas por cualquier accidente relacionado con el envío de materiales radiactivos y combustible de mezcla de óxidos aunque,

de hecho, el medio ambiente no resultara dañado. El Foro consideró necesario concentrarse en garantías o acuerdos innovativos intermedios que se ocuparan de sus preocupaciones, dado que las enmiendas a instrumentos internacionales existentes, aunque en fase de negociación, llevarían cierto tiempo una vez concluidas, antes de su entrada en vigor. Por tanto, pidió una obligación de alto nivel por parte de los tres Estados transportistas a fin de que el proceso pueda llevarse a cabo. Recibió con agrado el ofrecimiento del Japón de establecer un fondo fiduciario de “buena voluntad”, con un capital inicial de 10 millones de dólares EE.UU., para los países del Foro. Dicho capital podría cubrir los gastos de la respuesta inicial en caso de suceso durante el transporte por la región de materiales radiactivos y combustible de mezcla de óxidos. El Foro daba por entendido que este Fondo no guardaba ninguna relación con la cuestión de indemnización y responsabilidad que actualmente perseguía el Foro con los tres Estados transportistas³⁵.

3. Seguridad de la navegación

144. Un accidente marítimo puede ser causa del resultado de una avería en la estructura del buque o debido a un error de navegación, como es el caso de un abordaje. Las condiciones meteorológicas también pueden tener un efecto adverso en la navegación del buque. El Estado de abanderamiento no sólo tiene el deber de garantizar la seguridad del buque por lo que respecta a construcción, equipo, dotación, formación, condiciones laborales de la tripulación y transporte sin riesgo de la carga, sino que también es responsable de garantizar que el buque es gobernado con seguridad. En el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se exige, entre otras cosas, que el capitán, los oficiales y los tripulantes observen las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes. Se exige que los capitanes y los oficiales estén debidamente cualificados, en particular en experiencia marinera, navegación, radiocomunicaciones y técnicas náuticas y, por otra parte, que la competencia y número de tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque.

145. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar los buques también deberán observar los derechos de paso aplicables en diversas zonas marítimas, así como, cuando proceda, las medidas

que puedan adoptar los Estados ribereños para reglamentar el tráfico marítimo, como por ejemplo las vías marítimas designadas y los dispositivos de separación del tráfico exigidos. Las reglas pormenorizadas relativas a la seguridad de la navegación figuran en el Capítulo V del SOLAS y en el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Convenio sobre el Reglamento de Abordajes). A este respecto habrá que tener en cuenta la aprobación de un nuevo Capítulo V revisado del SOLAS por el CSM, en su 73° período de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000), y así como su aprobación del proyecto de enmiendas al Convenio sobre el Reglamento de Abordajes, para presentarlos a la Asamblea de la OMI, en su 22° período de sesiones (noviembre de 2001), con miras a su aprobación definitiva³⁶.

146. Las nuevas reglas del capítulo V revisado del SOLAS, en las que se tienen en cuenta los avances de la tecnología, se refieren principalmente a la introducción de nuevas prescripciones para el equipo de abordaje (véanse párrafos 103 a 105). Las reglas actuales sobre organización del tráfico marítimo, notificación de buques y servicios del tráfico de buques no fueron revisadas, sino que simplemente se cambiaron de numeración. Se aprobaron enmiendas a la regla que trata del Servicio de Patrulla de Hielos y se añadió un nuevo apéndice que incluye reglas para la gestión, el funcionamiento y la financiación de la patrulla de hielo del Atlántico Norte (véase párrafo 152).

a) Organización del tráfico marítimo y sistemas de notificación

147. La OMI notificó que el CSM había aprobado en su 73° período de sesiones enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572 (14), en su forma enmendada) a fin de incorporar “zonas en las que no se permite fondear”.

148. Los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación, nuevos y modificados, aprobados por el CSM en su 73° período de sesiones incluyen: un nuevo sistema de notificación obligatoria para buques en el dispositivo de separación del tráfico “A la altura de los Casquets y zona costera adyacente” (zona central del Canal de la Mancha para complementar los existentes sistemas de notificación obligatoria para buques ya establecidos en Ouessant y en el Paso de Calais); tres zonas obligatorias en las que no se permite fondear, en los bancos de arrecife de coral (Flower Garden Banks) en el noroeste del Golfo de México;

cuatro nuevos dispositivos de separación del tráfico marítimo a lo largo de la costa del Perú; nuevos dispositivos de separación del tráfico marítimo y medidas conexas de organización del tráfico en los accesos al río Humber en la costa oriental de Inglaterra; y enmiendas al dispositivo de separación del tráfico existente en Prince William Sound (Estados Unidos). Las nuevas medidas se aplicarán a partir del 1° de junio de 2001.

b) Vías marítimas archipelágicas

149. Indonesia informó al CSM, en sus períodos de sesiones 72° y 73°, del progreso logrado en la ultimación del proyecto de reglamentación nacional relativa a las vías marítimas archipelágicas designadas y de otras reglas y normas básicas sobre pasos conexos. Señaló que, como resultado de la creación del nuevo Estado independiente de Timor Oriental se tendrá que aplicar un nuevo régimen a una de las tres vías marítimas archipelágicas designadas por la OMI en su resolución MSC.72 (69), en 1998 (véase A/53/456, párr. 196), es decir, la que cruza las vías marítimas III-A (en el Estrecho de Ombai) y III-B (en el Estrecho de Leti), dado que estos dos estrechos bordean Timor Oriental y ya no forman parte de las aguas archipelágicas indonesias. Una disposición adicional al efecto se había incorporado en el proyecto de reglamentación nacional, de modo que sus reglas ya no fueran aplicables a las vías marítimas archipelágicas en los estrechos de Ombai y de Leti. El Gobierno había reconocido la necesidad de consultar además a otros usuarios marítimos de las vías III-A y III-B, para las que se había propuesto un nuevo régimen, antes de que el proyecto de reglamentación nacional fuera oficialmente promulgado³⁷.

c) Avisos y pronósticos meteorológicos

150. La Organización Meteorológica Mundial (OMM) señaló que el informe sobre la nueva investigación oficial acerca de la pérdida de la motonave *Derbyshire*, publicado en el Reino Unido en noviembre de 2000, resaltó sensacionalmente una vez más la vulnerabilidad de los buques frente a condiciones meteorológicas y oceanográficas extremas, así como el valor que tiene para el transporte marítimo el contar con avisos y pronósticos meteorológicos precisos y oportunos como parte de los servicios de seguridad marítima. Las observaciones meteorológicas y oceanográficas hechas por los buques en la mar (con arreglo al programa de buques de observación voluntaria (BOV)) y transmitidas a

tierra en tiempo real constituyen un componente esencial para los datos de observación empleados por los servicios meteorológicos nacionales en la preparación de tales servicios de seguridad marítima. Desgraciadamente, la disponibilidad de tales observaciones se ha mantenido a un nivel estático, o incluso inferior, durante varios años por diversos motivos. En el informe investigativo sobre la motonave *Derbyshire* también se reiteró la importancia que tienen estas observaciones y se pide una mayor participación de buques en el programa de BOV.

151. La OMM notificó que continuaba realizando esfuerzos importantes para mejorar el programa de BOV en apoyo de la seguridad marítima. Específicamente, en 2000, un folleto descriptivo sobre los BOV había sido preparado para su distribución a compañías navieras, capitanes de buque, administraciones marítimas y servicios meteorológicos nacionales. Además, con el cursillo celebrado en Ciudad de El Cabo para países de África del Sur, se continúa llevando a cabo la serie de cursillos internacionales de formación para oficiales meteorológicos de puertos. Estos oficiales son esenciales para conseguir y mantener BOV. Finalmente, la OMM tiene proyectado colaborar con la OMI en la nueva redacción y redistribución de una carta circular OMI/CSM sobre el tema de los BOV. En esta nueva redacción se resaltaría, en particular, las conclusiones sacadas en el informe investigativo sobre la motonave *Derbyshire* por lo que respecta a los BOV.

d) Prestación de servicios/distribución de los gastos

152. *Patrulla de hielo del Atlántico Norte.* La regla 6 enmendada sobre el Servicio de Patrulla de Hielos y el reglamento para la gestión, el funcionamiento y la financiación de la patrulla de hielo del Atlántico Norte, que figura como apéndice en el Capítulo V revisado del SOLAS³⁸, disponen, entre otras cosas, que cada gobierno contratante del Convenio SOLAS especialmente interesado en los servicios de patrulla de hielo cuyos buques pasen por la región de los icebergs durante la temporada del hielo reembolse a los Estados Unidos la parte alícuota que le corresponde en los gastos de gestión y funcionamiento del servicio de patrulla de hielos. Cada uno de los gobiernos contribuyentes tiene el derecho a modificar o suspender su contribución y, por otra parte, otros gobiernos interesados podrían convenir en aportar su contribución a los gastos del servicio. El reglamento dispone el empleo de un sistema de contribución volun-

taria y proporciona a los Estados Unidos, como gestor de la patrulla de hielo, la base jurídica para aplicar un nuevo sistema de cálculo. El Acuerdo de 1956 relativo al apoyo financiero para la patrulla de hielo del Atlántico Norte finalizará tras la entrada en vigor del reglamento, y las Partes en dicho Acuerdo tendrán la obligación de ser gobiernos contribuyentes con arreglo al nuevo reglamento. Al aprobar la nueva regla y el reglamento, el CSM reafirmó en su 73º período de sesiones la decisión que había adoptado en 1999 en el sentido de que el sistema de financiación de la patrulla de hielo era único y no debería crear un precedente imponiendo pagos, por servicios facilitados por Estados ribereños, a buques que naveguen en aguas internacionales (véase asimismo A/54/429, párrs. 173 a 176).

153. *Estrechos utilizados para la navegación internacional: artículo 43 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.* En el Seminario sobre la prevención de la contaminación del mar en la región de Asia-Pacífico, celebrado en Australia (7 a 12 de mayo de 2000)³⁹, los participantes observaron que los mayores riesgos de contaminación del mar ocasionada por los buques, tanto fortuita como intencional, ocurrían en los principales canales de navegación internacional en la región de Asia-Pacífico, donde el tráfico marítimo era intenso. Los Estados limítrofes estaban naturalmente preocupados por la elevada carga de gastos que suponía el mantener la seguridad marítima y reducir las consecuencias de la contaminación del mar. Era importante que los Estados usuarios hicieran honor a sus obligaciones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 43 de la Convención y compartieran, en mayor medida, esta carga. En el Seminario se recomendó que las organizaciones internacionales competentes examinaran la carga financiera y de recursos que supone para los Estados ribereños la aplicación del artículo 43 de la Convención, que trata sobre el desarrollo de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar en los estrechos utilizados para la navegación internacional.

4. Implantación por el Estado de abanderamiento

154. Los Estados de abanderamiento tienen la responsabilidad primordial de contar con un sistema adecuado y eficaz para ejercer control sobre los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón y de garantizar que tales buques se ajustan a las reglas y reglamentos internacionales pertinentes.

155. Se ha dicho que la falta de un grado suficiente de transparencia en la información sobre la calidad de los buques y de las empresas explotadoras constituye uno de los principales impedimentos para contar con una “cultura de calidad” genuina en el transporte marítimo. Si bien hay recopilada y disponible bastante información pertinente, dicha información está diseminada y frecuentemente tiene difícil acceso. Uno de los principales resultados de la Conferencia sobre la calidad de los servicios navieros, celebrada en Lisboa en junio de 1998, fue el llamamiento unánime de los participantes, que representaban a toda la gama de profesionales del sector (tales como propietarios de buques, propietarios de carga, aseguradores, corredores de buques, sociedades de clasificación, agentes y empresas explotadoras de puertos y terminales), para lograr que dicha información sea más accesible. En respuesta a dicho llamamiento, la Comisión de las Comunidades Europeas y las autoridades marítimas de diversos países inauguraron en 2001 un sistema de información llamado EQUASIS, con el objeto de recopilar la información relacionada con la seguridad, disponible actualmente de fuentes públicas y privadas, y ofrecerla a través de la Internet. El historial de un buque concreto presentado en el sitio en la Red de EQUASIS www.equasis.org, incluye información sobre matrículas, clasificación y cobertura de protección e indemnización (P&I), pormenores sobre la supervisión por el Estado rector del puerto y cualquier deficiencia descubierta, información sobre la dotación, etc.

156. Las medidas adoptadas por la OMI a fin de mejorar la implantación eficaz de reglas y normas internacionales se han concentrado en reforzar la gestión de las compañías navieras y en prestar ayuda a los Estados de Abanderamiento por lo que respecta a la evaluación de su actuación. La OMI también facilita ayuda técnica a los Estados que se la pidan (véase A/55/61, párrs. 225 y 226) y ha estado muy activa en las medidas encaminadas a reforzar la supervisión por el Estado rector del puerto. En fecha reciente, la Organización también ha estado considerando nuevas medidas a fin de mejorar la implantación eficaz de reglas y normas internacionales (véanse los párrafos 161 a 164), incluidas las medidas para acrecentar la responsabilidad de los Estados de Abanderamiento por lo que respecta a los buques pesqueros) (véanse párrafos 251 a 255).

Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)

157. En el Código IGS se trata de proporcionar un marco que sirva de orientación a las compañías navieras por lo que respecta a la gestión y explotación de sus flotas. En el Código se exige que se establezca un sistema de gestión de seguridad por parte de la “Compañía”, a la que se define como el propietario del buque o cualquier otra persona, por ejemplo el gestor naval o el fletador a casco desnudo que haya aceptado la responsabilidad de la explotación del buque. En él se especifican las responsabilidades relacionadas con la seguridad en el mar y la legislación sobre el medio ambiente (véase A/53/456, párrs. 221 y 222). El Código entró en vigor el 1° de julio de 1998 para los buques de pasaje (incluidas las naves de gran velocidad para pasajeros), petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de gran velocidad para carga cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 500. La fecha límite para el resto de miles de buques de carga que operan a escala internacional es el 1° de julio de 2002.

158. Las enmiendas al Código IGS fueron aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 73° período de sesiones, mediante la resolución MSC.104(73). Las enmiendas sustituyen al existente capítulo 13 (certificación, verificación y control) por un nuevo capítulo 13 (certificación) y agrega el capítulo 14 (certificación provisional), capítulo 15 (modelos de certificados) y capítulo 16 (verificación), así como un nuevo apéndice que presenta modelos de documentos y certificados. Las enmiendas entrarán en vigor el 1° de julio de 2002 con arreglo al procedimiento de aceptación tácita.

159. Todavía es muy pronto para poder evaluar el impacto total que ha tenido la aplicación del Código IGS sobre la primera serie de buques que para 1998 tuvieron que ajustarse a lo dispuesto en el Código, pero hay indicios de que éste ya ha sido efectivo, especialmente para lograr que los gestores de empresas navieras sean más conscientes de sus responsabilidades. Desde el punto de vista comercial, hay claros indicios de que la certificación IGS proporciona un valor verdadero.

Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento

160. La OMI recordó que su Asamblea había aprobado, en el 21° período de sesiones celebrado en noviembre de 1999, la resolución A.881(21), titulada “Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento”. En

dicha resolución se insta a los gobiernos miembros a que realicen una autoevaluación de su capacidad y actuación para dar total y pleno efecto a los diversos instrumentos en que sean parte. La resolución incluye un formulario de autoevaluación del rendimiento del Estado de abanderamiento, que ha sido concebido con miras al establecimiento de una serie uniforme de criterios internos y externos que sean aplicados, con carácter voluntario, por los Estados de abanderamiento para tener una clara idea de cómo están actuando sus administraciones marítimas y para hacer su propia evaluación de su actuación como Estados de abanderamiento. También se alienta a los gobiernos miembros a que empleen el formulario cuando traten de obtener ayuda técnica de la OMI, o por mediación de ésta. Sin embargo, la presentación de un formulario debidamente cumplimentado es voluntaria y no constituye un prerrequisito para obtener ayuda técnica. En la resolución de la Asamblea de la OMI se invita a los gobiernos miembros a que presenten una copia de su informe de autoevaluación a fin de poder establecer una base de datos, la cual sería de utilidad a la OMI en sus esfuerzos para lograr una implantación consistente y eficaz de sus instrumentos. En su 73° período de sesiones, el CSM examinó detenidamente las características de la base de datos sobre el formulario, de la cual se encargará la secretaría de la OMI.

Examen de nuevas medidas

161. El CSM examinó en su 73° período de sesiones una ponencia conjunta presentada por Australia, Dinamarca, Italia, Noruega, Polonia, Portugal, Singapur, Suecia y la Comisión Europea (MSC 73/8/3) (véase asimismo A/55/61, párr. 88) en la que se explican los motivos por los que la OMI deberá considerar la invitación hecha en la decisión 7/1 (párr. 35 a)) adoptada por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en 1999, en el sentido de elaborar medidas vinculantes para garantizar que los buques de todos los Estados de abanderamiento cumplen las normas y reglamentos internacionales para aplicar de manera total y completa la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especialmente el artículo 91, así como las disposiciones de los convenios de la OMI pertinentes. Tras un intenso debate sobre esta cuestión, el Comité decidió dar instrucciones al Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI) para que considerara la petición de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, con arreglo al siguiente mandato: elaboración de medidas para garantizar que los Estados de abanderamiento den total y completa efectividad a

los convenios de la OMI y otros convenios pertinentes en los que sean parte, de modo que los buques de todos los Estados de abanderamiento cumplan con las normas y reglamentos internacionales; determinación de la forma que deben adoptar tales medidas y qué relación tendrían con los instrumentos de la OMI aplicables.

162. En su noveno período de sesiones, celebrado en febrero de 2001, el Subcomité FSI observó que no se le habían presentado propuestas e invitó a los miembros a que le remitieran observaciones y propuestas en su décimo período de sesiones, que se celebrará en el año 2002, que le permitan examinar la antedicha petición del CSM.

163. Cuando un buque pasa de un pabellón a otro, el Estado de abanderamiento receptor tendrá que tener disponible toda la información necesaria para evitar que el cambio de pabellón se aproveche como medio para evadir el cumplimiento de normas y reglamentos aplicables⁴⁰. En un documento presentado al Subcomité FSI, en su noveno período de sesiones, el Reino Unido propuso cinco principios para su incorporación en una resolución de la Asamblea de la OMI, con arreglo a los cuales se podría considerar la transferencia de buques para cambiar de pabellón. En el documento se propone, entre otras cosas, que antes de proceder a la transferencia, el Estado que “pierde” el buque informe al Estado que “gana” el buque de todas las cuestiones pendientes que guardan relación con el certificado que se ha expedido al buque, o de cualquier exención que se le haya concedido. El Estado “ganador” tendrá que estar satisfecho, basándose en la inspección, de que el buque cumple todas las normas internacionales pertinentes. Una vez que estas condiciones estén satisfechas, se podrán conceder al buque los certificados oportunos expedidos por el Estado “ganador” o en nombre de él, y el buque podrá ser suprimido de un registro e inscrito en otro⁴¹. El Subcomité estuvo de acuerdo en que era necesario establecer principios con arreglo a los cuales se podría considerar la transferencia de buques entre administraciones de Estados de abanderamiento y también en que algunos de los principios que figuran en el documento del Reino Unido podrían servir de base para la elaboración de los principios en cuestión⁴².

164. La cuestión relacionada con la necesidad de revisar y mejorar los procedimientos de inscripción de buques a fin de evitar casos de doble inscripción y la inscripción de los llamados “buques fantasma” (véanse párrs. 179 y 200) fue suscitada por Noruega en sus

ponencias presentadas al CSM en el 73º período de sesiones y al Subcomité FSI en su noveno período de sesiones⁴³. El CSM acordó remitir la cuestión al Subcomité FSI para que éste la examinara más a fondo en el contexto de su revisión del proyecto de resolución de la Asamblea, preparado por el CSM, que trata sobre las medidas para evitar la inscripción de “buques fantasma”. En su noveno período de sesiones, el Subcomité examinó el proyecto de resolución de la Asamblea preparado por el CSM y decidió limitar su examen a la cuestión relacionada con los “buques fantasma”⁴⁴.

165. En el contexto de los buques pesqueros y a fin de evitar la doble inscripción, los Estados miembros de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur han adoptado el compromiso de cooperar entre ellos por lo que respecta al intercambio de información sobre la inscripción de buques pesqueros que enarbolan su pabellón (véase A/55/476, pág. 2, párr.5).

5. Supervisión por el Estado rector del puerto

166. La OMI recordó que, en 1999, su Asamblea había aprobado la resolución A.882(21), que trata sobre las enmiendas a los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, a fin de actualizar las amplias directrices y recomendaciones sobre tales procedimientos, que figuran en la resolución A.787(19) (véase A/54/429, párrs. 196 y 197).

167. Durante el período que abarca el informe, la OMI continuó prestando asistencia con miras a la aplicación de los Memorandos de Entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto. En el cursillo práctico para oficiales de secretaría y directores de centros de información de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, celebrado del 7 al 9 de junio de 2000, los participantes examinaron la armonización y coordinación de los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto y el intercambio de información entre acuerdos regionales sobre memorandos de entendimiento. Se han firmado ocho de tales acuerdos regionales, los cuales se hallan en fase de aplicación. El Memorando de Entendimiento de París fue el primero en ser adoptado; otros memorandos de entendimiento abarcan las siguientes regiones: Asia y el Pacífico, Mar Negro, Caribe, Océano Índico, América Latina, Mediterráneo y África occidental y central (véase A/54/429, párrs. 199 a 207). La única región que todavía no queda abarcada por un memorando de entendimiento es la región del Golfo.

168. La OIT notificó que, para diciembre de 2000, el Convenio sobre la Marina Mercante (normas mínimas), 1976 (No. 147) había sido incluido, como instrumento pertinente, en siete memorandos de entendimiento.

V. Delincuencia en el mar

169. Entre las actividades delictivas que se cometen en el mar se encuentran la piratería y el robo a mano armada contra los buques, el terrorismo, el tráfico de migrantes y el tráfico ilícito de personas, estupefacientes y armas cortas. También podrían mencionarse la infracción de normas internacionales relativas al medio ambiente, como los vertidos ilícitos, el vertimiento ilegal de contaminantes desde embarcaciones, o la violación de normas relativas a la explotación de los recursos marinos vivos, como la pesca ilegal.

170. La mayoría de los delitos que se cometen en el mar, como el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, el tráfico de migrantes, etc., forman parte del problema más general de la delincuencia organizada y la única forma eficaz de luchar contra estos delitos es la cooperación mundial entre todos los Estados. La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención (véase el párrafo 226) y el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que también complementa la Convención⁴⁵, todos ellos aprobados recientemente, constituyen esfuerzos importantes de la comunidad internacional para prevenir la delincuencia organizada transnacional y luchar contra ella.

171. Reconociendo la importancia de la cooperación y la lucha contra la delincuencia no sólo a nivel mundial, sino también regional y bilateral, algunos Estados han concertado ya acuerdos de cooperación marítima que se refieren a más de un delito o están estudiando la posibilidad de hacerlo.

172. A nivel nacional, donde deben utilizarse con eficacia los limitados recursos de represión disponibles, la protección eficaz contra todos los delitos cometidos en el mar exige experiencia marítima en misiones múltiples, ya que el tipo de medidas que pueden adoptar los Estados para luchar contra las diversas formas de delincuencia en el mar y eliminarlas se regulan de forma diferente en diversos instrumentos internacionales. Debe tratarse cada caso de forma individual teniendo en

cuenta las complejas circunstancias de carácter humanitario, diplomático, ambiental y jurídico en juego, lo cual representa un reto en particular para los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley a los que a menudo se pide que luchan contra más de un delito cometido en el mar y que, por tanto, deben conocer qué atribuciones, conforme al derecho internacional, corresponden a un Estado a la hora de reprimir cada delito y qué ministerio nacional debe intervenir.

173. Al adoptar un planteamiento general y multidisciplinario con respecto a la seguridad marítima y racionalizar sus medios de represión a nivel nacional, bilateral y regional, los Estados tal vez deseen prestar especial atención a la importancia de haber aprobado la legislación nacional necesaria, de que haya consenso sobre las medidas que pueden adoptarse, de que los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley estén debidamente capacitados y de que los ministerios competentes puedan trabajar juntos con rapidez y adoptar medidas eficaces y adecuadas.

A. Piratería y robo a mano armada contra los buques

174. Los actos de piratería y robo a mano armada cometidos contra buques constituyen una grave amenaza para las vidas de los marinos, la seguridad de la navegación, el medio ambiente marino y la seguridad de los Estados ribereños. También tienen un efecto adverso en la totalidad del sector del transporte marítimo, lo que da lugar, por ejemplo, a aumentos de las pólizas de seguros e incluso a la suspensión del comercio. Por ejemplo, la empresa Royal Dutch/Shell suspendió en enero las entregas en una zona de Papua Nueva Guinea en la que asaltantes armados atacaron uno de sus petroleros y dijo que quería que las autoridades garantizaran que dichos actos delictivos no se repetirían⁴⁶.

1. Dimensión del problema - denuncias de incidentes

175. La Organización Marítima Internacional y la Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional reciben y publican con regularidad las denuncias de incidentes de piratería y robo a mano armada contra los buques.

176. La secretaría de la OMI explicó que, basándose en los informes periódicos y otra información disponible, el Comité de Seguridad Marítima manifestó en su

73° período de sesiones su profunda preocupación por la serie de actos de piratería y robo a mano armada contra buques denunciados a la Organización durante los primeros 10 meses de 2000, que ascendían a 314, lo que representaba un aumento del 27% con respecto a la cifra de los primeros 10 meses de 1999. El Comité de Seguridad Marítima señaló también que la cifra total de denuncias de incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques ocurridos desde 1984 (fecha en que la OMI comenzó a recopilar las estadísticas correspondientes) hasta finales de octubre de 2000, había aumentado a 2.017. Desde el 1° de enero al 31 de octubre de 2000 el número de incidentes denunciados había disminuido de 32 a 23 en el África occidental. En las demás regiones se informó de un aumento de los incidentes denunciados: en África oriental, de 14 a 15; en el Caribe y América del Sur, de 29 a 30; en el Mar del Sur de China, de 110 a 112; en el Océano Índico, de 28 a 75; y en el Estrecho de Malaca, de 29 a 58.

177. La mayoría de los ataques denunciados se habían producido en aguas territoriales mientras los buques estaban fondeados o atracados. Preocupaba especialmente al Comité de Seguridad Marítima que, durante el mismo período, hubieran sido asesinados nueve tripulantes, se hubiera denunciado la desaparición de cinco y 22 hubieran resultado heridos; y que, además, un buque hubiera sido hundido y dos hubieran sido secuestrados. Por ello, el Comité, haciendo suya la observación del Secretario General de la OMI de que se trataba de una tendencia muy alarmante ante la que era necesario reaccionar, invitaba una vez más a los gobiernos de los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados ribereños y a la industria a que intensificaran sus esfuerzos para acabar con estos actos ilegales⁴⁷.

178. Según el informe anual de 2000 de la Oficina Marítima Internacional, el número de incidentes de piratería y robo a mano armada contra los buques aumentó el año pasado en un 57% respecto de las cifras de 1999 y fue casi cuatro veces y media superior respecto de las de 1991. En 2000 se denunciaron a la Oficina Marítima Internacional un total de 469 ataques a buques (en el mar, fondeados o en el puerto); en 307 casos se abordaron los buques y en 8 los buques fueron secuestrados. También aumentó la violencia utilizada en los ataques: hubo 72 marinos asesinados y 99 heridos en comparación con los 3 asesinados y 24 heridos el año anterior. La Oficina Marítima Internacional cree que sigue sin denunciarse un gran número de ataques y se prevé que en los próximos meses se denuncien más incidentes

ocurridos en 2000. En Indonesia se produjeron más de 100 incidentes. En el resto del mundo las cifras recogidas por la Oficina Marítima Internacional muestran un aumento alarmante de incidentes de piratería y robos a mano armada: 75 en el Estrecho de Malaca, frente a dos en 1999; 55 en Bangladesh, frente a 25 en 1999; 35 en la India, frente a 14 en 1999; 13 en el Ecuador, frente a 2 en 1999; y 13 en el Mar Rojo, en comparación con ninguno en 1999. Una de las pocas zonas en las que se produjo un descenso de esta actividad fue el Estrecho de Singapur (5 incidentes, frente a 14 producidos anteriormente)⁴⁸. Si bien la mayoría de los ataques tuvieron lugar mientras que en el buque estaba atracado o fondeado, los que se produjeron en el Estrecho de Malaca, a excepción de uno de ellos, se realizaron contra buques que estaban navegando, aumentando así el riesgo de colisión y posible contaminación del medio ambiente marino.

179. La Oficina Marítima Internacional ha identificado cuatro tipos de ataques en el último decenio, básicamente característicos de otras tantas regiones. El primer tipo tiene lugar principalmente en Asia, en donde se abordan los buques con un mínimo de violencia, a menos que se ofrezca resistencia, y se retira el efectivo de la caja fuerte del buque. La India informó a la Oficina Marítima Internacional de que el 90% de los incidentes denunciados que habían tenido lugar en la costa de la India se referían a hurtos. El segundo tipo tiene lugar principalmente en América del Sur y en África occidental en donde los buques son atacados por bandas armadas cuando están atracados o fondeados. En estos casos hay mucha violencia y los objetivos son dinero en efectivo, carga, efectos personales, equipo del buque y, en realidad, todo lo que se pueda sacar del buque. El tercer tipo tiene lugar principalmente en el Asia sudoriental, en donde los buques son secuestrados y se roba toda la carga y, a veces, el buque. En algunas ocasiones, los tripulantes son abandonados en botes a la deriva, arrojados por la borda o muertos a tiros. El cuarto tipo de ataque que describe la Oficina Marítima Internacional tiene motivos militares o políticos⁴⁹.

180. Según la Oficina Marítima Internacional, los secuestros son obra de delincuentes organizados ya que exigen un grado de organización que sólo pueden tener los sindicatos de delincuencia internacional. Los buques secuestrados se pintan de nuevo, se les da un nuevo nombre, y se les falsifican los documentos de inscripción y los conocimientos de embarque, creando así un "buque fantasma". A menudo se fondea el buque en un

puerto en que la falsa identidad del buque y de la carga puedan escapar a la detección. Aun cuando son identificadas, se sabe que las bandas sobornan a funcionarios locales para que les permitan vender la carga y salir del puerto. Los buques se venden y después acaban a menudo en desguazadoras. La Oficina Marítima Internacional dice que hay pruebas de que la delincuencia organizada está también tras algunas de las bandas que se dedican a la piratería en las aguas costeras de Malasia, Indonesia, Filipinas y otros países⁵⁰.

181. De los informes de la Oficina Marítima Internacional no se desprende una distinción clara entre un incidente de hurto, robo a mano armada o piratería. A efectos estadísticos, la Oficina Marítima Internacional define la piratería como un acto de abordaje o tentativa de abordaje de un buque con la intención de cometer un hurto o cualquier otro delito y con la intención o los medios de utilizar la violencia para la comisión de ese acto. La definición incluye los ataques o tentativas de ataque estando el buque atracado, fondeado o navegando. En los informes de la Oficina Marítima Internacional se distingue entre piratería y robo a mano armada, pero no entre hurto y robo a mano armada (véase párrafo 197).

182. El número alarmantemente alto de actos de piratería y robo a mano armada contra buques denunciados a la OMI y a la Oficina Marítima Internacional en 2000 probablemente ni siquiera se corresponda con la cifra real, como señaló también la Oficina Marítima Internacional en su informe anual (véase párrafo 178). En 1998, el Secretario General en el informe anual que presentó a la Asamblea General en su quincuagésimo tercer período de sesiones (véase A/53/456, párrs. 147 y 148), dijo que la Oficina Marítima Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte consideraban que las denuncias oficiales sólo representaban el 50% de los ataques cometidos, pues los navieros eran reacios a denunciar los hechos por miedo a que los buques quedasen inmovilizados mientras se realizaban las investigaciones (lo que podría costarles hasta 10.000 dólares diarios y también la pérdida de clientes). Se decía que las compañías de seguros pagaban discretamente y se limitaban a subir las primas en zonas de alto riesgo. Así pues, las denuncias de incidentes se enviarían mucho después de que éstos ocurrieran, impidiendo así la realización de investigaciones por parte de los Estados ribereños de los incidentes denunciados en sus aguas territoriales. Si bien la situación había mejorado algo desde 1998, la considerable proporción de incidentes no denunciados sigue siendo un problema grave.

2. Medidas a nivel mundial

183. El problema de la piratería y el robo a mano armada contra los buques se ha señalado a la atención de una serie de foros, especialmente de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de la OMI, así como de la primera reunión del proceso de consultas (véase A/55/274, Parte A, elemento K, párrs. 45 a 47; Parte B, párr. 37, y Parte C, párr. 2 b)), y de la Reunión de los Estados partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (SPLOS/31/, párr. 64).

a) Asamblea General

184. El Secretario General se refirió por primera vez al problema de la piratería y el robo a mano armada contra los buques en su informe anual sobre derecho del mar presentado a la Asamblea General en su cuadragésimo período de sesiones en 1985 (A/40/923, párr. 40) y desde 1993 ha incluido un apartado sobre este tema en su informe anual sobre los océanos y el derecho del mar. La Asamblea General abordó por primera vez el problema de la piratería y el robo a mano armada contra los buques en la resolución anual sobre los océanos y el derecho del mar aprobada en su quincuagésimo tercer período de sesiones en 1998 (véase la resolución 53/32).

185. En su quincuagésimo quinto período de sesiones, la Asamblea General tuvo ante sí una nota del Secretario General por la que transmitía una copia de la carta de fecha 8 de junio de 2000 enviada por el Secretario General de la OMI (A/55/311, anexo). En la carta se comunicaba que el Comité de Seguridad Marítima en su 72° período de sesiones, al tiempo que reconocía las medidas positivas adoptadas por la Asamblea General y agradecía su apoyo (que quedaba claramente demostrado en la resolución 54/31), expresaba el parecer de que otros organismos del sistema de las Naciones Unidas podrían proporcionar más asistencia para que los marinos y los buques pudieran llevar a cabo sus actividades marítimas internacionales en condiciones de seguridad y paz.

186. En su resolución sobre “Los océanos y el derecho del mar”, aprobada en su quincuagésimo quinto período de sesiones, la Asamblea General tomó nota de la carta del Secretario General de la OMI y, al igual que había hecho el año anterior en su resolución 54/31, instó de nuevo a todos los Estados, en particular a los Estados ribereños, de las regiones afectadas a adoptar todas las medidas necesarias y convenientes

para prevenir y combatir los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar, incluso mediante la cooperación regional, y a investigar esos incidentes donde quiera que ocurran o a cooperar en su investigación y llevar ante la justicia a los presuntos responsables, conforme al derecho internacional. La Asamblea exhortó también de nuevo a los Estados a cooperar plenamente con la OMI, especialmente presentándole informes sobre los incidentes y aplicando sus directrices sobre la prevención de los ataques de piratería y el robo a mano armada. Asimismo, instó a los Estados a que pasaran a ser partes en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y en su Protocolo⁵¹ y a que velasen por su aplicación efectiva. La Asamblea recomendó también que la coordinación y cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar constituyera uno de los principales puntos de atención a examinar en la segunda reunión del proceso de consultas.

b) Medidas adoptadas por la OMI, según el informe presentado por la Secretaría de la Organización

187. La Secretaría de la OMI informó de que el Comité de Seguridad Marítima tomó nota, en su 73° período de sesiones, de la resolución 55/7 de la Asamblea General, en particular en cuanto a la necesidad de adoptar medidas adecuadas para impedir y luchar contra incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar. La finalidad de su aportación era ofrecer información general sobre la labor que estaba llevando a cabo la Organización en este ámbito.

Antecedentes

188. En 1993, la Asamblea de la OMI, consciente de la obligación de los Estados de cooperar en la represión de la piratería en la alta mar que estipula el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobó la resolución A.738 (18) relativa a las medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. En la resolución se insta a los gobiernos a que recomienden las medidas de precaución que deben adoptar los buques que enarbolan su pabellón para evitar los ataques de piratería y los procedimientos que han de seguir si éstos tienen lugar, incluida especialmente la notificación inmediata de tales ataques o intentos de ataque al centro coordinador de salvamento más próximo, u otro apropiado, y, si es posible, al

Estado ribereño, así como al Estado de abanderamiento interesado; y a que establezcan y mantengan una estrecha comunicación con los Estados vecinos para facilitar la detención y condena de todas las personas que participen en los ataques piratas.

189. La Asamblea de la OMI instó además a los gobiernos de los Estados ribereños a que establecieran acuerdos con las estaciones terrenas costeras para asegurar la rápida entrega de los informes sobre ataques piratas a las autoridades interesadas e invitó a los gobiernos a que consideraran la utilización de técnicas de vigilancia y detección, y de métodos encaminados a prevenir los ataques piratas y defenderse contra los mismos.

190. En la misma resolución la OMI invita a los gobiernos, según proceda, a que concierten y mantengan acuerdos de cooperación con los Estados vecinos que incluyan la coordinación de las actividades de patrullaje y la respuesta de los centros coordinadores de salvamento. Se pide a los gobiernos que den instrucciones a los centros nacionales u otros organismos interesados para que, cuando reciban la notificación de un ataque, informen rápidamente a las fuerzas de seguridad locales a fin de que se puedan aplicar los planes de contingencia y avisen a los buques que se encuentren en la zona próxima del ataque.

191. La Asamblea de la OMI pidió al Secretario General de la OMI que buscara medios para facilitar ayuda de países donantes e instituciones financieras internacionales a los gobiernos que solicitaran asistencia técnica y financiera para la prevención y represión de ataques piratas. Finalmente, encomendó al Comité de Seguridad Marítima que continuara examinando esta situación. En consecuencia, la cuestión se ha incluido en el plan de trabajo a largo plazo de la OMI.

192. La OMI explicó que, sobre la base de la resolución A.738(18) había elaborado una estrategia general de lucha contra la piratería que consistía en recopilar y distribuir informes estadísticos periódicos, organizar seminarios sobre piratería, enviar misiones de evaluación sobre el terreno a las regiones afectadas por la piratería, y preparar un código de práctica para la investigación y enjuiciamiento del delito de piratería y robo armado contra los buques.

Informes estadísticos periódicos

193. La OMI prepara y distribuye informes mensuales, trimestrales y anuales sobre casos de piratería y

robo a mano armada contra buques presentados por los gobiernos y las organizaciones internacionales. En los informes mensuales figuran todos los incidentes denunciados a la organización. Los informes trimestrales son informes combinados a los que se acompaña un análisis por regiones de la situación y una indicación de si la frecuencia de los incidentes va en aumento o en disminución, así como información sobre cualquier práctica o característica nueva de importancia. En los párrafos 176 y 177 se recoge información sobre el número de incidentes denunciados a la OMI durante los primeros 10 meses de 2000.

Seminarios, cursos prácticos y misiones

194. La OMI organiza seminarios y cursos prácticos sobre piratería para explicar este problema y el del robo a mano armada, así como las recomendaciones de la Organización para hacerles frente. Además, la Organización lleva a cabo misiones de evaluación sobre el terreno para estudiar las medidas adoptadas por los gobiernos a raíz del proyecto de lucha contra la piratería. Las misiones también tienen como finalidad examinar, con los representantes del gobierno las medidas que han adoptado las autoridades nacionales encargados de las actividades de lucha contra la piratería, para aplicar las directrices de la OMI; los casos en que dichas medidas no han tenido éxito y las razones que han impedido su aplicación; y, finalmente, la forma en que la OMI podría ayudar a superar las dificultades halladas en el proceso.

195. Estas misiones también deberían incluir servicios de asesoramiento y ejercicios de simulación a nivel nacional a fin de evaluar los resultados de anteriores actividades de la OMI. La OMI señaló que únicamente podrían organizarse seminarios, cursos prácticos y misiones si los gobiernos y las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales aportaban la financiación necesaria para hacerlo.

Preparación de un código de práctica para la investigación y enjuiciamiento del delito de piratería y robo armado contra los buques

196. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 73° período de sesiones el proyecto de Código de práctica para la investigación y enjuiciamiento del delito de piratería y robo armado contra los buques⁵². Se estudiará la aprobación del Código en el 22° período de sesiones de la Asamblea de la OMI, que se celebrará del 19 al 30 de noviembre de 2001.

197. La finalidad del proyecto de Código es proporcionar a los miembros de la OMI un instrumento que facilite la investigación de los delitos de piratería y robo armado contra los buques. El proyecto de Código recoge la definición de piratería que figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En el proyecto se define el robo armado contra los buques como todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación, o la amenaza de cualquiera de ellos, que no constituyan un acto de piratería, perpetrados contra un buque o contra las personas o bienes a bordo de él, que se cometan en un Estado que tenga jurisdicción sobre esos delitos. De esta forma, el proyecto combina el ámbito geográfico de la jurisdicción respecto de la piratería, que establece la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y la jurisdicción respecto de actos ilegales que establece el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio de 1988) y el Protocolo de éste.

198. En el Código de práctica se recomienda a los Estados que adopten las medidas necesarias para determinar su competencia en relación con los delitos de piratería y robo armado contra los buques, incluso, si fuera necesario, que adapten su legislación a fin de permitir la detención y el enjuiciamiento de las personas que cometan dichos delitos. Se insta expresamente a los Estados a que ratifiquen, adopten y apliquen la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y el Protocolo de éste.

199. A fin de alentar a los capitanes a que denuncien todos los incidentes de piratería y robo a mano armada cometidos contra buques, el proyecto de Código estipula que los Estados ribereños y los Estados del puerto deberán hacer todo lo posible por asegurar que los capitanes y sus barcos no sufran demoras indebidas ni recargos adicionales a causa de dichas denuncias. Se insta a los Estados ribereños a que concierten acuerdos bilaterales o multilaterales para facilitar la investigación de actos de piratería y robo a mano armada contra buques.

200. En el proyecto del código también figuran disposiciones para la capacitación de los investigadores que intervengan en actos de piratería o robo a mano armada durante el suceso o después de éste. Asimismo se establecen los principios más importantes de una estrategia

de investigación así como listas de las responsabilidades de los investigadores en cuestiones como proteger la vida, impedir que escapen los delincuentes, alertar a otros buques, proteger los lugares en que se hayan cometido los delitos y custodiar las pruebas. En el capítulo final sobre la investigación se enumeran las medidas relativas a la determinación y registro de todos los datos pertinentes, el registro de los relatos de cada uno de los testigos, el examen forense detallado del lugar de comisión del delito, las búsquedas en bases de datos informativas y la distribución de información a los organismos correspondientes. De conformidad con el principio de proporcionalidad adoptado en el proyecto, las actuaciones que se realicen deberán guardar proporción con el delito cometido y corresponder a las leyes infligidas.

c) Buques “fantasma”

201. La OMI también informó de que, a fin de reducir los secuestros y el número de buques fantasma, es decir buques con matrículas, certificados e identificación falsos, el Comité de Seguridad Marítima ha iniciado el examen de un proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI en el que se insta a los Estados del pabellón a que se aseguren de que en el momento de matricular un buque se realizaron las comprobaciones debidas. El Subcomité de ejecución por el Estado de abanderamiento preparó, en su noveno período de sesiones de febrero de 2001, un proyecto de resolución relativo a las medidas para impedir que se matriculen “buques fantasma”, que se ha de presentar a la Asamblea de la OMI en su 22° período de sesiones (noviembre de 2001).

3. Medidas a nivel regional

202. Es esencial fortalecer la cooperación regional a fin de prevenir los incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques y defenderse de ellos de manera eficaz. En este sentido, han demostrado ser muy valiosos los seminarios y cursos prácticos regionales de la OMI para la región de América del Sur y Central y del Caribe (Brasil, octubre de 1998), la región del Asia sudoriental (Singapur, febrero de 1999), la región del África occidental (Nigeria, octubre de 1999), y determinados países de la región del Océano Índico (India, marzo de 2000), no sólo para examinar la eficacia de las medidas de defensa que los países participantes habían puesto en práctica, sino también para promover la cooperación regional en general. Desde la celebración

de los seminarios y cursos prácticos de la OMI, sobre todo los Estados del Asia sudoriental han estado tratando de ampliar la cooperación regional. En Tokio se celebraron, en marzo y abril de 2000, dos conferencias internacionales de alto nivel sobre la lucha contra la piratería y el robo a mano armada, que dieron como resultado la aprobación del denominado “Tokio Appeal” (Llamamiento de Tokio), y del documento titulado “Asia Anti-Piracy Challenges 2000” (Desafíos de la lucha contra la piratería en Asia en 2000), así como un Plan de acción modelo⁵³. En octubre de 2000 se celebró en la India un curso práctico del Foro Regional de la ASEAN sobre lucha contra la piratería, y en noviembre de 2000 tuvo lugar en Malasia una Reunión de expertos sobre lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra los buques. La Conferencia interregional del Proyecto del Asia sudoriental sobre Derecho, Política y Ordenación Oceánicas titulada “Ocean Governance and Sustainable Development in the East and Southeast Asian Seas: Challenges in the New Millennium” (Desarrollo sostenible y gestión de los océanos en los mares del Asia oriental y sudoriental: desafíos del nuevo milenio) (Tailandia, 21 al 23 de marzo de 2001), iba a dedicar una de sus sesiones a la piratería y su represión a fin de examinar, entre otras cosas, cuestiones jurídicas relativas al control de la piratería y el desafío de adoptar una política de cooperación en materia de seguridad y represión frente a la piratería.

203. También se está fomentando la cooperación en otras regiones. En diciembre de 2000 se celebró una reunión de alto nivel de cinco organismos de guardia costera de la región del Pacífico noroccidental, con el fin de examinar la forma de luchar contra el tráfico ilícito de drogas y armas y la piratería en la región. Según una información de la agencia de noticias japonesa Kyodo, a la reunión asistieron jefes de la guardia costera nacional de los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Japón y la República de Corea.

204. Algunos de los problemas principales para hacer frente a los piratas y los que comenten robos a mano armada que se determinaron en las misiones de expertos de la OMI⁵⁴ y los seminarios y cursos prácticos regionales que se celebraron en el Brasil y Singapur fueron: la situación económica que impera en la actualidad en las regiones en cuestión; las limitaciones de recursos de los organismos de represión; la falta de comunicación y cooperación entre los diversos organismos que intervienen; el tiempo de respuesta tras la denuncia por parte de los buques afectados de un incidente al Estado

ribereño en cuestión; problemas generales de información sobre tráfico marítimo; la investigación oportuna y adecuada de los incidentes denunciados; el enjuiciamiento de los piratas y los que cometen robos a mano armada cuando son detenidos; y la falta de cooperación regional. En el curso práctico del Foro Regional de la ASEAN que se celebró en octubre de 2000 se llegó a la conclusión de que había una necesidad urgente de estrecha colaboración y coordinación entre las autoridades marítimas y los organismos de represión de los Estados interesados para frenar de manera eficaz la piratería y el robo a mano armada contra los buques; que la piratería constituía una amenaza transnacional que exigía acuerdos bilaterales y regionales entre los Estados miembros del Foro Regional de la ASEAN a fin de unificar medidas para luchar contra la piratería; y que era necesario contar con un intercambio de información eficaz para poder llevar satisfactoriamente a cabo la investigación y el enjuiciamiento de los piratas detenidos⁵⁵. Los participantes de la Reunión de expertos de Malasia señalaron también la importancia de esta última cuestión y acordaron seguir estudiándola. En esta Reunión también se dijo que era necesario normalizar el sistema de presentación de denuncias de los barcos a los organismos de represión para que éstos adoptaran medidas inmediatas⁵⁶.

205. En algunas de las reuniones regionales también se examinaron y se acordó continuar estudiando las definiciones de piratería y robo a mano armada contra los buques. En este sentido cabe señalar que la piratería se define en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y que el robo armado contra los buques se ha definido recientemente en el proyecto de Código de práctica de la OMI (véase párrafo 197).

4. Medidas recomendadas para los gobiernos y la industria

206. Un acto de piratería o robo a mano armada contra un buque puede involucrar los intereses de distintos países: el Estado de abanderamiento del buque, el Estado en cuya zona marítima tuvo lugar el ataque; el Estado del que se sospechó proceden los autores; el Estado de nacionalidad de las personas a bordo; el Estado propietario de la carga; y quizá también el Estado donde se preparó, planeó, dirigió o controló el delito. En el llamamiento de Tokio se reconoció que la cuestión de los actos de piratería y robo a mano armada contra los barcos no se podía resolver si las autoridades

competentes, los Estados de abanderamiento, otros Estados sustancialmente interesados y los Estados ribereños y rectores de puestos tomaban medidas independientes basándose en sus posiciones individuales, sino que únicamente se podía abordar si esas partes coordinaban mutuamente sus acciones y cooperaban de manera que trascendiera sus posiciones individuales.

a) Medidas recomendadas para los propietarios de buques, empresas explotadoras, capitanes de los buques y sus tripulaciones

207. Para prevenir los actos de piratería y robo a mano armada contra los buques es esencial que las empresas navieras estén preparadas y adopten medidas. La OMI, la Oficina Marítima Internacional, el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras, la Cámara Naviera Internacional, y la Federación Naviera Internacional han publicado directrices sobre esta cuestión⁵⁷. La publicación de la OMI: Asesoramiento a los propietarios y empresas explotadoras de buques, capitanes y tripulaciones para prevenir y reprimir actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (MSC Circular 623/Rev.1, 16 de junio de 1999) detalla las medidas que se deben tomar para reducir el riesgo de un ataque y las posibles respuestas ante éste. En el documento se indica que los buques deben contar con un plan de seguridad o un plan de acción en el que se detallan las medidas que se deben adoptar en caso de ataque. En la circular del CSM se resalta, entre otras cosas, la necesidad fundamental de denunciar los ataques, tanto los que lograron su objetivo como los que no, a las autoridades del Estado ribereño pertinente, en general a los Centros de Coordinación de Rescate y a la propia administración marítima de los buques. Estos informes deben presentarse lo antes posible a fin de poder adoptar las medidas necesarias. En el modelo de Plan de Acción aprobado en la Conferencia de Tokio (véase párrafo 202) también se subrayó la importancia de informar inmediatamente y presentar informes ulteriores sobre los ataques. También se propuso que se fortalecieran las medidas de protección a bordo de los buques, en particular que se estudiara el uso de tecnología para comunicar la posición de los buques y la posibilidad de reforzar el equipo de defensa. La Oficina Marítima Internacional ha señalado que los propietarios de buques deben considerar la posibilidad de instalar el SHIPLOC, un sistema de localización de buques de bajo coste, que al parecer permitiría localizar un buque instantáneamente.

b) Medidas recomendadas para los gobiernos

208. La mayoría de los ataques contra los buques se producen en mares territoriales, y en consecuencia, no constituyen un acto de piratería según se define en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según la Oficina Marítima Internacional: “lo que convierte la piratería en un delito tentador son las dificultades para reprimirla de manera efectiva, y la renuencia de muchos países a enjuiciar a piratas capturados en sus propias aguas territoriales por actos de piratería cometidos bajo la jurisdicción de otro país”. La Oficina Marítima Internacional utiliza la expresión piratería para designar también a los actos de robo a mano armada perpetrados contra los buques.

i) Planes de acción nacionales

209. En las Recomendaciones de la OMI a los gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques (MSC/Circ.622/Rev.1, de 16 de junio de 1999) se indicaron las medidas que deben aplicar los gobiernos situados en zonas que se consideran afectadas por los actos de piratería y robo a mano armada. Alguna de estas recomendaciones también se incluyeron en el proyecto de Código de Práctica. Se recomienda a los Estados ribereños o rectores del puerto que elaboren planes de acción para prevenir un ataque de ese tipo y las medidas que han de adoptarse en caso de que se produzca. Dado que existe la posibilidad de abordaje o varada a raíz de un ataque, el Estado ribereño o rector del puerto tendrá que preparar planes para hacer frente a los derrames de hidrocarburos o fugas de sustancias peligrosas que los buques puedan transportar. Esto reviste especial importancia en zonas de navegación restringida, por ejemplo, en los estrechos utilizados para la navegación internacional, tales como los Estrechos de Malaca y Singapur. Cabe destacar que es posible que algunos Estados, bien en el plano nacional o en cooperación con otros, ya hayan adoptado medidas para hacer frente a los casos de contaminación, en aplicación del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

ii) Respuestas rápidas a los incidentes comunicados

210. En el Modelo de Plan de Acción aprobado en la Conferencia de Tokio (véase párrafo 202) se propuso, entre otras cosas, que cada Estado estableciera un sistema de comunicación y colaboración entre las autoridades competentes a fin de adoptar medidas amplias y

funcionales en respuesta a las denuncias de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques.

211. A fin de lograr una comunicación y cooperación eficientes entre los diversos organismos y una respuesta rápida cuando un Estado ribereño haya comunicado un incidente, incluida la notificación de amenazas de ataque, en la circular MSC/Circ.622/Rev.1 se recomienda que los Estados adopten un sistema de control de incidentes e incorporen en el mismo los mecanismos vigentes destinados a otros asuntos de seguridad marítima, a saber el contrabando de estupefacientes y terrorismo, con objeto de hacer un uso eficiente de los recursos generalmente limitados. También se recomienda que los Estados desarrollen procedimientos para transmitir las alertas recibidas de los centros de comunicaciones a las entidades responsables de tomar medidas. En el seminario y cursillo regional de la OMI celebrado en la India en marzo de 2000 se destacó el posible uso de información sobre separación del tráfico de buques en las situaciones de piratería y robo a mano armada. También se recomendó que la OMI estableciera procedimientos y directrices armonizados sobre los medios de comunicación para alertar a otros buques en la zona.

iii) Investigaciones de los incidentes e intercambio de información y datos confidenciales

212. En la circular MSC/Circ.622/Rev.1 y en el proyecto de código de práctica se indica que a fin de alentar a los capitanes a que informen de todos los incidentes, los Estados ribereños deberían hacer todo lo posible por garantizar que no se demore indebidamente a los capitanes y a sus buques. Deberían establecer claramente una entidad encargada de las investigaciones sobre los incidentes comunicados. En el proyecto de código de la OMI se establecen los principios de una estrategia de investigación. Se alienta a los Estados ribereños, cuando proceda, a concertar acuerdos bilaterales o multilaterales para facilitar la investigación de los actos de piratería y robo a mano armada.

213. En el proyecto de Código también se señala la importancia de que participen desde un primer momento las organizaciones competentes (por ejemplo, la Organización Internacional de Policía Criminal, la Oficina Marítima Internacional), cuando proceda, en previsión de la posibilidad de que esté implicada la delincuencia organizada transnacional. Una parte importante de una investigación eficaz, incluso si no conduce a ningún arresto, debe ser reunir datos y tiene que haber

sistemas para difundir información potencialmente útil a todas las partes que corresponda. En el Modelo de Plan de Acción aprobado en la Conferencia de Tokio se propuso que se estableciera una red internacional para el intercambio y análisis de información. De hecho, es importante que tanto en la reunión de información confidencial como en el plano operativo los actos de piratería no se consideren de forma aislada, ya que es probable que los piratas estén implicados en otros delitos, tales como el tráfico de migrantes y el tráfico ilícito de estupefacientes. Las medidas contra los delitos deben estar relacionadas entre sí a fin de reducir al mínimo la duplicación de los esfuerzos.

iv) Cooperación bilateral, regional o multilateral

214. En la circular MSC/Circ. 622/Rev.1 se recomienda que los países vecinos que tengan fronteras comunes en zonas que puedan caracterizarse como zonas amenazadas por piratas o asaltantes armados establezcan acuerdos de cooperación bilateral o regional para coordinar las actividades de patrulla por buques y aviones, entre otras cosas. La ampliación de tal cooperación puede incluir un acuerdo para facilitar la respuesta coordinada a nivel táctico y operativo. En esos acuerdos se especificaría cómo se distribuiría la información, se establecería un sistema regional de instrucción de incidentes, se determinarían políticas de operaciones conjuntas y de persecución en los mares territoriales respectivos, se establecerían enlaces entre las entidades involucradas en todos los aspectos de la seguridad marítima y otros aspectos. En el anexo a la circular figura un proyecto de acuerdo regional.

215. También pueden establecerse arreglos de cooperación con Estados de fuera de la región, bien a nivel bilateral (un ejemplo reciente es la oferta de Suecia de prestar cuatro lanchas de asalto a Malasia para ayudar a ese país a fortalecer la seguridad en sus aguas)⁵⁸ o a nivel multilateral. Por ejemplo, recientemente naves patrulleras del servicio de guardacostas del Japón realizaron maniobras conjuntas con las autoridades marítimas de la India y Malasia, y en el cursillo de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) el Japón se ofreció a dar capacitación al personal no militar⁵⁹. Según una información del servicio de noticias Kyodo de Tokio de 3 de enero de 2001 “el Japón está considerando la posibilidad de concertar un pacto contra la piratería [con los países de la ASEAN] para que las autoridades marítimas del Japón se unan a las patrullas internacionales en las aguas de Asia sudoriental

en las que suelen perpetrarse actos de piratería”. Fuentes gubernamentales dijeron que esperaban que la Dieta aprobara leyes que permitieran la participación directa de buques japoneses en las patrullas contra la piratería y en las actividades contra los traficantes y los inmigrantes ilegales.

216. En el Seminario y cursillo regional de la OMI celebrado en la India, la secretaría de la OMI informó de que algunos gobiernos y propietarios de buques habían sugerido que se creara una fuerza naval internacional bajo los auspicios de las Naciones Unidas para patrullar las zonas peligrosas, y otros habían instado a los Estados ribereños a que actuaran con más firmeza (MSC 73/14/1, párr. 30).

v) *Jurisdicción*

217. Tanto en las recomendaciones de la OMI que figuran en la circular MSC/Circ. 622/Rev.1, como en el proyecto de código de práctica de la OMI se recomienda a los Estados que adopten las medidas que juzguen necesarias para establecer su jurisdicción sobre los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, con inclusión de cualquier cambio en su legislación que se considere necesario, para que puedan detener y enjuiciar a los responsables. En el proyecto de código se alienta explícitamente a los Estados a que ratifiquen, adopten y apliquen el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su Protocolo (Protocolo del Convenio).

218. Al modificar los Estados su legislación y establecer su jurisdicción sobre los delitos de piratería y robo a mano armada contra los buques, es importante que exista entre ellos un consenso acerca de las facultades que les reconoce el derecho internacional para reprimir esos delitos. También es importante que los Estados establezcan penas eficaces en sus leyes.

219. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se indican las facultades básicas de los Estados en cuanto a represión de los actos de piratería. En el artículo 101 de la Convención se definen los actos de piratería y en el artículo 105 se concede a los Estados jurisdicción universal en alta mar para apresar un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturados como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes a bordo. En virtud del párrafo 2) del artículo 58 se aplican los mismos derechos a la

zona económica exclusiva. La definición de piratería que figura en la Convención excluye el mar territorial. No obstante, en virtud del artículo 25 se permite al Estado ribereño tomar las medidas necesarias en su mar territorial para impedir el pasaje que no sea inocente. De conformidad con el artículo 27, el Estado ribereño puede ejercer jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero que cometa actos que perturben la paz del país o el buen orden en el mar territorial, o si el delito tiene consecuencias en el Estado ribereño.

220. De conformidad con la definición que figura en el proyecto de código (véase el párrafo 197), los actos de robo a mano armada perpetrados contra los buques constituyen un delito en virtud del artículo 3 del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 1988, en cuyo artículo 6 se requiere que un Estado Parte establezca su jurisdicción cuando el delito sea cometido contra un buque, o a bordo de un buque que enarbole su pabellón, en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial, o por uno de sus nacionales. En el Convenio de 1988 también se permite que un Estado, siempre que haya establecido su jurisdicción y haya notificado a la OMI de este hecho, ejerza su jurisdicción si el delito es cometido por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado, o si uno de sus nacionales resulta aprehendido, amenazado, lesionado o muerto, o si el delito ha sido cometido en un intento de obligar a ese Estado hacer o no hacer alguna cosa. Un Estado debe establecer su jurisdicción si el presunto delincuente está presente en su territorio y no ha sido extraditado a cualquiera de los Estados Partes que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con el Convenio de 1988.

221. Contrariamente al Convenio de 1988, en virtud de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, de 2000, no se requiere que un Estado establezca su jurisdicción si el delito fue cometido contra un buque que enarbole su pabellón o por uno de sus nacionales. El Estado Parte sólo debe adoptar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción cuando el delito se cometa a bordo de un buque que enarbole su pabellón o en su territorio (artículo 15). No se define el término “territorio”, pero se supone que incluye el mar territorial. De conformidad con el artículo 4 de la Convención, nada de lo dispuesto en la Convención facultará a un Estado Parte para ejercer, en el territorio de otro Estado, jurisdicción o funciones del derecho interno de ese Estado

reservadas exclusivamente a las autoridades de ese otro Estado en virtud de su ley nacional. Los Estados quizás deseen examinar la relación entre las disposiciones sobre la jurisdicción que figuran en la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, de 2000, y las del Convenio de 1988 y aclarar qué disposiciones deben utilizar para reprimir un acto de robo a mano armada contra los buques que además sea obra de la delincuencia organizada.

222. A fin de promover un consenso sobre las facultades que tienen los Estados en virtud del derecho internacional para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques y darles asesoramiento en la redacción de sus leyes nacionales, podría ser útil determinar qué elementos deben incluirse en las leyes nacionales, o crear leyes nacionales modelo. El Comité Marítimo Internacional ha estado elaborando un modelo de ley nacional sobre la piratería y la violencia marítima y presentará los resultados de sus deliberaciones a la Conferencia Internacional del Comité que se celebrará en febrero de 2001⁶⁰.

vi) Asistencia técnica

223. Algunos Estados pueden tener dificultades para aplicar efectivamente las recomendaciones que figuran en la circular MSC/Circ. 622/Rev.1 y el proyecto de código de práctica de la OMI debido a que carecen del equipo y personal capacitado necesarios. Se ha determinado que la falta de equipo, por ejemplo, naves patrulleras, equipo de radar y de comunicaciones por radio, y de personal capacitado impiden el funcionamiento eficaz de los mecanismos para combatir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar (Seminario y cursillo regional de la OMI, India, marzo de 2000). La asistencia que otros Estados puedan proporcionar ya sea a toda una región o a determinados Estados afectados por actos de piratería y robo a mano armada, puede adoptar varias formas, por ejemplo, la capacitación del personal o el suministro de equipo o fondos. Tal como se indica en el párrafo 222, la asistencia a los Estados también puede incluir asesoramiento jurídico en la redacción de leyes nacionales, bien mediante seminarios, o mediante materiales para incluir en dichas leyes.

B. Tráfico de migrantes

224. Las estadísticas mundiales muestran que el problema del tráfico de migrantes va en aumento. La

demanda de servicios de los traficantes está creciendo a medida que aumenta la desesperación de los posibles emigrantes y les preocupa menos su seguridad. Como ejemplo, el 16 de febrero de 2001, un buque registrado en Camboya de propietario sirio, encalló y fue abandonado en la Côte d'Azur, en Francia, con 800 kurdos a bordo. La pobreza de los países en desarrollo y las crecientes limitaciones a la inmigración legal en muchos de los países desarrollados son algunas de las causas fundamentales de gran parte de las migraciones contemporáneas. Cada vez más traficantes maltratan a las personas que transportan, organizan transportes que no pueden denominarse seguros bajo ningún concepto y los propios migrantes ilegales asumen cada vez más riesgos. Por ejemplo, se ha estimado que en el primer semestre de 2000 120 personas perdieron la vida intentando cruzar ilícitamente el Estrecho de Gibraltar⁶¹ y, como suele ocurrir, estas cifras representan únicamente los casos de que tienen conocimiento las autoridades⁶². En respuesta al aumento de la migración por el Estrecho, España está elaborando un plan estratégico para el África subsahariana, que se centrará en la cooperación para el desarrollo⁶³.

225. Los Servicios para Casos de Delitos Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional observaron que ha aumentado la inventiva de los traficantes de migrantes por mar. Uno de los métodos preferidos para eludir los controles normales es llevarlos de polizontes en buques portacontenedores, y otro es inscribirlos como miembros de la tripulación. Otro problema creciente es la utilización de documentos falsos por los inmigrantes ilegales. El problema ha empeorado, ya que el tráfico de migrantes se ha convertido en un gran negocio. El Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización gasta aproximadamente 10 millones de dólares anuales en multas y gastos relativos a los migrantes ilegales. El costo real es mucho más elevado, ya que los propietarios de los buques pagan cantidades sustanciales debido al aumento de la franquicia deducible de su prima de protección e indemnización⁶⁴.

226. La OMI recordó las disposiciones de la resolución A.867(20) de su Asamblea, que se refiere a la lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar. En la resolución se pide a los gobiernos que retengan a todos los buques poco seguros y faciliten la información pertinente a la OMI (véase A/55/61, párr. 109). En el 73° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima

(noviembre/diciembre de 2000), se acordó aplicar un procedimiento de presentación de informes similar al existente para los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques a fin de mantener un registro de los incidentes de prácticas peligrosas asociadas con el tráfico o transporte de migrantes ilegales por mar. Se instó a los gobiernos y a los organismos internacionales a que comunicaran rápidamente las prácticas de que tuvieran conocimiento. En los informes deberían incluirse, cuando procediera, detalles del buque, de su propietario y del itinerario, la fecha, la hora y la posición del buque cuando se hubiera producido el incidente, una descripción del incidente y de las medidas adoptadas, e información relativa a los migrantes, incluidos número, nacionalidad, sexo y presencia de menores de edad. Los detalles de los incidentes comunicados se publicarán semestralmente en una circular de la OMI.

227. La OMI también recuerda que el CSM, en su 70º período de sesiones (diciembre de 1998), aprobó una circular (MSC/Circ.896) en la que se asesoraba a los gobiernos sobre las “medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar” que podrían tomar hasta la entrada en vigor de una convención contra la delincuencia organizada transnacional y de un protocolo contra el tráfico de migrantes (véase también A/54/429, párrs. 223 a 228, y A/55/61, párrs. 111 a 113).

228. A ese respecto, cabe señalar la aprobación el año 2000 de un instrumento jurídicamente vinculante para prevenir y combatir el tráfico de migrantes por tierra, mar y aire. El Centro de las Naciones Unidas para la Prevención Internacional del Delito comunicó que el Comité Especial encargado de elaborar la Convención, en sus períodos de sesiones 10º y 11º, celebrados en julio y octubre de 2000, respectivamente, ultimó la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, de 2000, y su Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire. Posteriormente, el 15 de noviembre de 2000, la Asamblea General, en su resolución 55/25, aprobó ambos instrumentos, que se abrieron a la firma en Palermo (Italia) el 12 de diciembre de 2000. En la Conferencia de Palermo, 128 Estados firmaron la Convención y 78 Estados el Protocolo. La Convención y su Protocolo contienen una serie de medidas contra todas las formas de delincuencia organizada transnacional⁶⁵. La Parte II del Protocolo (artículos 7 a 9) se refiere expresamente a las cuestiones relativas al tráfico de

migrantes por mar. Sus disposiciones tratan de las atribuciones que tienen los Estados para actuar y la forma en que deberán proceder cuando haya sospechas de que un buque participa en el tráfico de migrantes y para proteger la seguridad, los derechos y otros intereses de los buques, de las personas a bordo, de los Estados de abanderamiento y otros Estados interesados. El Centro de las Naciones Unidas para la Prevención Internacional del Delito comunicó que esas disposiciones se basaban en la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, de 1988, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en la circular MSC/Circ.896 de la OMI.

229. Además de la información proporcionada por el Centro de las Naciones Unidas para la Prevención Internacional del Delito, cabe destacar que la redacción del artículo 7 del Protocolo, titulado “Cooperación” es muy similar a la del párrafo 1 del artículo 17 de la Convención de 1988. En el artículo 7 se exhorta a los Estados partes a que cooperen en la mayor medida posible para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de migrantes por mar, de conformidad con el derecho internacional del mar, que según las notas interpretativas comprende la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos internacionales pertinentes⁶⁶.

230. Las disposiciones del Protocolo se refieren a los buques “involucrados” directa e indirectamente en el tráfico de migrantes. Una cuestión especialmente importante durante las negociaciones fue la inclusión de los buques (“buques nodriza”) que transportan de contrabando a migrantes en viajes por alta mar pero que a veces sólo son interceptados después de haber transbordado a los migrantes a embarcaciones locales más pequeñas.

231. La redacción del artículo 8 (Medidas contra el tráfico ilícito de migrantes por mar) es muy similar a la de los párrafos 2, 3, 7 y 8 del artículo 17 de la Convención de 1988. Permite a un Estado parte, entre otras cosas, visitar el buque, registrarlo o tomar cualquier otra medida apropiada contra un buque que sospeche involucrado en el tráfico de migrantes por mar. Uno de los nuevos elementos es la incorporación en el párrafo 1 del artículo 8 de una referencia al derecho de un Estado, en virtud del apartado e) del párrafo 1 del artículo 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a tomar medidas contra un barco que, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a

izar su pabellón, tenga en realidad la nacionalidad del Estado parte interesado. También se ha incluido en el artículo 8 un nuevo párrafo que se refiere expresamente al derecho de los Estados a tomar medidas contra buques sin nacionalidad. A ese respecto, cabe recordar los informes anteriores del Secretario General, en los que se subraya la necesidad de que los Estados cuenten con leyes nacionales por las que se otorgue competencia para ejercer su jurisdicción sobre los buques sin nacionalidad (véase A/54/429, párr. 221).

232. La redacción del artículo 9 del Protocolo (Cláusulas de protección) es muy similar a la de los párrafos 5, 10 y 11 del artículo 17 de la Convención de 1988, así como a la del párrafo 1 del artículo 94 y el párrafo 6 del artículo 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Uno de los nuevos elementos, entre otros, es el requisito de que los Estados partes, cuando tomen medidas contra un buque, garanticen el trato humano de las personas que se encuentran a bordo, y velen, dentro de los medios disponibles, por que las medidas adoptadas con respecto al buque sean ecológicamente razonables.

233. Según las notas interpretativas para los documentos oficiales de la negociación del Protocolo, en los *travaux préparatoires* se indicará que se entiende que las medidas enunciadas en el capítulo II del Protocolo no podrán ser adoptadas en el mar territorial de otro Estado salvo con la autorización o permiso del Estado ribereño afectado. En las negociaciones se consideró que no era necesario volver a incluir este principio en el Protocolo, ya que estaba bien consagrado en el derecho del mar.

234. Si bien el Protocolo todavía no ha entrado en vigor, cabe preguntarse si es aconsejable que los Estados sigan basándose en la circular anterior de la OMI (véase el párrafo 227) y no en el Protocolo al adoptar medidas para prevenir y reprimir el tráfico de migrantes por mar. El Protocolo no sólo es un instrumento jurídicamente vinculante aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas que ya ha recibido un gran número de firmas, sino que también está vinculado a la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, de 2000, y al Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa a esa Convención.

C. Polizonaje

235. Según el último informe disponible sobre incidentes de polizonaje publicado por la OMI, entre el 1° de mayo y el 30 de septiembre de 2000 se comunicaron 231 incidentes (FAL/Circ.61), con lo que el número total de casos comunicados desde 1998 asciende a 1.170.

236. En su 28° período de sesiones (30 de octubre a 3 de noviembre de 2000), el Comité de Facilitación de la OMI tomó nota de que el hecho de que continuara registrándose un alto número de incidentes de polizonaje indicaba que era necesario fortalecer las medidas adoptadas en los puertos y a bordo de los buques para impedir que los polizones tuvieran acceso a los buques. Se acordó que las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, aprobadas en 1997 en la resolución A.871(20) de la Asamblea de la OMI (véase A/55/61, párrs. 115 y 116) no eran lo suficientemente firmes para impedir los casos de polizonaje y se decidió incluir una regla relativa al polizonaje en el Convenio de Facilitación del tráfico marítimo internacional, de 1965. A tal fin, el Comité preparó y aprobó enmiendas del Convenio para aprobarlas en su próximo período de sesiones⁶⁷. También decidió examinar detenidamente las Directrices en una etapa posterior con el objeto de reforzar su contenido e invitó a los gobiernos a que presentaran propuestas al Comité en su siguiente período de sesiones.

237. La OMI recordó que en las Directrices se exhorta a una estrecha cooperación entre los propietarios de los buques y las autoridades portuarias y se establecen en detalle las responsabilidades del capitán, el propietario del buque o la empresa naviera, el país del primer puerto de escala previsto después del descubrimiento de un polizón, el país cuya nacionalidad o ciudadanía parece o pretende poseer el polizón, el Estado de abandono del buque y cualquier país de tránsito durante la repatriación. La OMI también se refirió a las disposiciones de su circular MSC/Circ.896 (véase el párrafo 227).

D. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

238. El Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID) señaló que para la plena aplicación de las disposiciones sobre

cooperación que figuran en el artículo 17 de la Convención de 1988, era fundamental que los Estados partes en la Convención designaran a una autoridad nacional competente, o a las autoridades apropiadas, que tuvieran la potestad legítima necesaria para otorgar o denegar a otro Estado parte la autorización para abordar o inspeccionar una nave sospechosa de tráfico ilícito de estupefacientes, o adoptar otras medidas adecuadas contra ella. Los Estados, en el momento de hacerse partes en la Convención, deben designar a una o varias autoridades para que se encarguen de recibir dichas solicitudes y de responder a ellas, y notificar la designación al Secretario General. Las autoridades nacionales competentes deben responder rápidamente a las solicitudes de verificación del registro del buque y de consentimiento para adoptar medidas. El PNUFID señala que la plena aplicación de la disposición de cooperación del artículo 17 se ha visto obstaculizada por la incapacidad de verificar rápidamente el registro de los buques o por el hecho de que no se ha designado a las autoridades competentes o éstas carecen de la potestad legítima necesaria para conceder o denegar el consentimiento con rapidez. Con frecuencia las embarcaciones pequeñas de recreo o de pesca no están registradas o los Estados carecen de un registro central único.

239. La Comisión de Estupefacientes en su 43^o período de sesiones, celebrado en marzo de 2000, adoptó la resolución 43/5, titulada “Promoción de una mayor cooperación multilateral en la lucha contra el tráfico ilícito por mar”, en que reconocía la creciente frecuencia del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por mar. La Comisión alentó a los gobiernos interesados a que, cuando procediera, elaboraran acuerdos regionales marítimos y pidió al PNUFID que brindara apoyo técnico a la negociación de esos acuerdos. La Comisión apoyó los esfuerzos del PNUFID encaminados a facilitar la coordinación de medidas prácticas para garantizar la represión eficaz del tráfico ilícito de drogas por mar. Alentó a los Estados a que examinaran periódicamente y comunicaran los nombres de sus autoridades competentes a las Naciones Unidas y respondieran sin demora a las solicitudes formuladas de acuerdo con el artículo 17 para verificar la nacionalidad y obtener el consentimiento para abordar los buques, inspeccionarlos y, si se descubrieran pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, las personas y a la carga que se encuentra a bordo.

240. El PNUFID convocó una reunión de un Grupo de Trabajo oficioso de participación general de cooperación marítima en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas por mar, que se reunió del 5 al 8 de diciembre de 2000. El Grupo examinó las tendencias actuales del tráfico ilícito de drogas por mar, entre ellas el uso de “lanchas rápidas”, particularmente en el Caribe, y la utilización de contenedores para el contrabando de drogas. Se consideró que ambos métodos presentaban dificultades especiales para los organismos nacionales de represión: las lanchas rápidas debido a su velocidad y al hecho de que, en general, no están registradas, y los contenedores debido al enorme volumen de comercio legítimo que se transporta en contenedores y a la dificultad para registrarlos. El Grupo también examinó las recientes iniciativas regionales y subregionales, entre ellas las consultas acerca de una posible convención regional para el Caribe sobre la represión del tráfico ilícito de drogas por mar.

241. El Grupo incluyó varios temas de debate para señalarlos a la atención de la Comisión de Estupefacientes. Entre las ideas propuestas figuraban el suministro de equipo y capacitación a los países en desarrollo, el intercambio de información y datos confidenciales, y la cooperación entre los Estados para que realicen operaciones conjuntas y utilicen en común el equipo en las circunstancias adecuadas. También se examinó la posibilidad de elaborar un modelo de formato de referencia y un manual de referencia de fácil utilización para las autoridades competentes a fin de que les sirviera de guía para recibir y responder a las solicitudes con arreglo al artículo 17 de la Convención. Se debatió la necesidad de prestar una atención especial al problema del tráfico ilícito de drogas realizado en contenedores y otras remesas de transportistas comerciales, así como la necesidad de mejorar el control de las instalaciones en tierra. Finalmente, el Grupo alentó a los Estados a que estudiaran la posibilidad de concertar acuerdos y arreglos sobre responsabilidad e indemnización por toda pérdida, daño o perjuicios resultantes de medidas adoptadas de conformidad con el artículo 17.

242. En su contribución, la OMI recordó que había examinado el problema del tráfico ilícito en el contexto de las enmiendas que introdujo en 1990 al Convenio de Facilitación del tráfico marítimo internacional, de 1965. También recordó que en 1997 su Asamblea aprobó las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados

al transporte marítimo internacional (véase A/55/61, párrs. 106 y 107).

VI. Recursos marinos, medio ambiente marino y desarrollo sostenible

A. Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos

243. La pesca excesiva en muchas partes de los océanos y mares mundiales ha llevado a la comunidad internacional a adoptar nuevas medidas durante el último decenio, a fin de restablecer la sostenibilidad de la utilización de los recursos pesqueros y de renovar el compromiso con la causa de una mejor conservación y ordenación de los recursos marinos vivos para bien de las generaciones futuras. Entre dichas medidas cabe mencionar la aprobación del Acuerdo de 1993 para promover el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación por los buques que pescan en alta mar (Acuerdo de Cumplimiento de 1993), los acuerdos de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (Acuerdo de 1995 sobre Poblaciones de Peces), el Código de Conducta para la pesca responsable de 1995⁶⁸ y los tres planes internacionales de acción de 1999 para la ordenación de la capacidad pesquera, la reducción de la captura incidental de aves marinas en la pesca con palangre y para la conservación y ordenación de las poblaciones de tiburones.

244. Sin embargo, los esfuerzos para mejorar la conservación y ordenación de la pesca mundial han tropezado con la intensificación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la alta mar en contravención de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por las organizaciones y acuerdos regionales de pesca, y en las zonas bajo la jurisdicción nacional en violación de los derechos soberanos de los Estados ribereños de conservar y ordenar sus recursos marinos vivos (véanse A/54/429, párrs. 249 a 257; A/55/61, párrs. 120 a 125). La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada la llevan a cabo tanto buques de Estados miembros de organizaciones regionales de ordenación de la pesca que enarbolan, en algunas circunstancias, pabellones de conveniencia, como buques de Estados no miembros de estas organizaciones regionales. Se

considera que el problema se ha agravado por el exceso de capacidad de la flota pesquera, el pago de subvenciones estatales, una fuerte demanda en el mercado de determinados productos de la pesca y actividades ineficaces de vigilancia, control y supervisión⁶⁹. Los efectos negativos de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la buena gestión de las pesquerías mundiales, así como en las economías y la seguridad alimentaria de los Estados ribereños, en particular los Estados ribereños en desarrollo, han llevado a la comunidad internacional a adoptar medidas a nivel nacional, regional y mundial para combatir este tipo de pesca.

1. Medidas para combatir las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

a) Medidas a nivel mundial

245. A principios de la década de 1990, la Asamblea General de las Naciones Unidas instó a los Estados a que, con arreglo a sus obligaciones en virtud del derecho internacional, asumieran la responsabilidad de adoptar medidas a fin de velar por que ningún buque pesquero con derecho a enarbolar sus pabellones nacionales pescara en zonas bajo la jurisdicción nacional de otros Estados a menos que hubiera sido debidamente autorizado por los Estados ribereños interesados⁷⁰. Posteriormente la Asamblea General hizo extensiva la prohibición de las actividades de pesca no autorizadas a la alta mar estipulando que ningún Estado debía permitir que los buques pesqueros que tenían derecho a enarbolar su pabellón pescasen en alta mar en contravención de las normas aplicables de conservación y ordenación⁷¹. Además, la Conferencia Ministerial de la FAO sobre Pesca, que se reunió en Roma en marzo de 1999, aprobó una declaración en la que se pedía a la FAO que elaborase un plan mundial de acción para hacer frente de manera eficaz a todas las formas de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Este llamamiento fue respaldado por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas en su séptimo período de sesiones, celebrado en abril de 1999⁷², que invitó asimismo a la OMI y a la FAO a elaborar medidas con carácter urgente para velar por que los buques de todos los Estados del pabellón cumplan con las normas y reglas internacionales para aplicar las disposiciones pertinentes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especialmente el artículo 91 sobre la nacionalidad de los buques⁷³. Además, el Proceso abierto de consultas, en su primera reunión (A/55/274, párr. 10), y la Asamblea General en

su quincuagésimo quinto período de sesiones, instaron urgentemente a los Estados a que, entre otras cosas, siguieran elaborando un plan internacional de acción contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y los invitara, así como a los organismos especializados competentes de las Naciones Unidas, a que continuasen su colaboración con tal fin⁷⁴.

Grupo de Trabajo ad hoc conjunto FAO/OMI

246. En respuesta a estos llamamientos, se reunió en Roma, en octubre de 2000, un grupo de trabajo ad hoc conjunto FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no reglamentada y no registrada y cuestiones conexas⁷⁵. Entre los resultados de la primera reunión entre los dos organismos especializados cabe mencionar varias recomendaciones encaminadas a aumentar el control por parte del Estado del pabellón y del Estado del puerto sobre los buques pesqueros con miras a eliminar de raíz la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

247. En lo relativo a las responsabilidades del Estado del pabellón, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que hacía falta que los Estados, entre otras cosas: a) insistieran en el cumplimiento de las responsabilidades del Estado del pabellón y centraran la atención en las cuestiones de la pesca, incluidas las organizaciones regionales de ordenación de la pesca; b) velaran por que el Estado del pabellón vinculara la matrícula de un buque pesquero con la autorización para pescar en administraciones nacionales; c) se estableciera cooperación entre el Estado del pabellón y el Estado ribereño cuando un buque pescara en zonas bajo la jurisdicción del Estado ribereño, especialmente a fin de lograr que el Estado del pabellón mantuviera un control efectivo sobre el buque; d) evitaran anular la matrícula de un buque que no cumpliera con lo dispuesto en su licencia de pesca ya que esa práctica podía dar por resultado la exportación del problema; e) observaran los derechos y obligaciones existentes en virtud del derecho internacional y pasaran a ser partes en los instrumentos jurídicos existentes relacionados con el control por parte del Estado del pabellón; f) examinaran la posibilidad de aplicar el sistema del número IMO a los buques pesqueros para poder identificar un buque con independencia de los cambios de matrícula o nombre.

248. En cuanto a la necesidad de que los Estados del pabellón mantuvieran un control efectivo sobre sus buques cuando éstos pescaran en las zonas económicas exclusivas de otros Estados, con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

los Estados ribereños, como corolario de sus derechos soberanos sobre sus recursos naturales, tienen derecho, dentro de su zona económica exclusiva, a adoptar todas las medidas necesarias contra buques pesqueros extranjeros, incluso el abordaje, la inspección, la detención y las acciones judiciales, según proceda, para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos aprobados por dichos Estados en esa zona con el fin de conservar y ordenar sus recursos marinos vivos (apartado l) del artículo 73). Sin embargo, las facultades coercitivas de los Estados ribereños respecto de la realización de operaciones de pesca en su zona económica exclusiva, son aplicables sin perjuicio del derecho de los Estados del pabellón a seguir ejerciendo su jurisdicción y control respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relacionadas con los buques que enarbolan su pabellón. Cabe esperar, por tanto, que el control del Estado del pabellón respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relacionadas con sus buques de pesca que operan en la zona económica exclusiva de Estados ribereños se oriente hacia el cumplimiento de sus obligaciones de velar por la observancia por parte de estos buques de las leyes y reglamentos pesqueros en las zonas bajo la jurisdicción nacional de los Estados ribereños, de conformidad con la resolución 49/116 de la Asamblea General.

249. El Grupo de Trabajo también opinó que sería más productivo tratar de abordar los aspectos clave de una supervisión eficaz de los buques pesqueros por parte de los Estados de abanderamiento que tratar de definir el concepto de "vínculo real" entre un buque y el Estado del pabellón⁷⁶. Si bien esta conclusión puede ser válida para la marina mercante, cabría argüir que, si un buque de pesca extranjero procura obtener matrícula o un cambio de pabellón en otro Estado con el cual no tiene vínculos reales (como el caso del pabellón de conveniencia), y el Estado de que se trata o bien no participa en la aplicación de las medidas de ordenación establecidas por las organizaciones regionales de ordenación de la pesca en una subregión o región determinadas, o, según se sabe, carece de los medios para controlar las actividades de pesca de los buques que enarbolan su pabellón, es posible concluir que dicha matrícula o cambio de pabellón tiene por objetivo principal evadir el cumplimiento de las medidas aplicables de conservación y ordenación de la pesca, que el Estado del pabellón original habría hecho cumplir. En realidad, si por una circunstancia cualquiera dicho Estado decidiera exigir que los buques que enarbolan su pabellón cumplieran las medidas de conservación y ordenación

de la pesca en alta mar, sería improbable que pudiera obtener un cumplimiento rápido puesto que le faltan los resortes jurídicos y económicos para ejercer presión sobre los dueños y operadores de los buques que enarbolan su pabellón y hacerlos cumplir.

250. Además el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que los Estados del puerto, en el ejercicio de su soberanía sobre sus puertos, de conformidad con el derecho internacional, tenían derecho, entre otras cosas, a introducir medidas legislativas nacionales para controlar los buques de pesca extranjeros que entran en sus puertos o salen de ellos. Estas medidas pueden guardar relación con el control de buques que practican la re-expedición y el transporte de pescado, o el reaprovisionamiento de buques pesqueros, ya que se hallan bajo el control del Estado del puerto con respecto a la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y las condiciones de vida y de trabajo. En el plano internacional, el Grupo de Trabajo alentó a la FAO a que, en cooperación con las organizaciones internacionales competentes, considerase la elaboración de medidas para el control por el Estado del puerto, haciendo hincapié en la ordenación de los recursos pesqueros y teniendo en cuenta los procedimientos de la OMI de control por el Estado del puerto. También estuvo de acuerdo en que el mecanismo de los memorandos de entendimiento sobre control por el Estado del puerto sobre los buques pesqueros podía utilizarse como herramienta eficaz para mejorar la ordenación de la pesca⁷⁷.

251. Además, la reciente adopción por el Comité de Pesca de la FAO⁷⁸ del Plan de Acción Internacional para Prevenir, Reprimir y Eliminar la Pesca Ilícita, no Declarada y no Reglamentada con el fin de complementar los instrumentos internacionales existentes a fin de subsanar su ineficacia para resolver el problema de ese tipo de pesca, es un hito más en la lucha contra esa práctica.

Plan de Acción Internacional

252. El Plan de Acción es un instrumento de carácter voluntario encaminado a encarar las dimensiones jurídicas y económicas de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de manera integrada, por el cual se invita a los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados ribereños a tomar medidas a nivel nacional, regional o mundial para combatir las actividades pesqueras ilegales. El Plan de Acción contiene disposiciones que se ocupan de lo siguiente: a) el carácter y

alcance del Plan de Acción Internacional, b) el objetivo y los principios del Plan, c) las medidas clave para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, d) los requisitos especiales de los países en desarrollo, e) la presentación de informes por los Estados y las organizaciones de pesca regionales y f) la función de la FAO en apoyo del Plan de Acción.

253. Otra característica importante del Plan de Acción es la inclusión, entre sus disposiciones, de una definición de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada que identifica y describe los elementos constitutivos de dicha práctica: “pesca ilegal” o “pesca no declarada” o “pesca no reglamentada”⁷⁹ ya sea que se lleve a cabo en zonas bajo la jurisdicción nacional o en la alta mar.

254. El Plan de Acción reafirma, en general, el fortalecimiento de las obligaciones del Estado del pabellón ya previstas en el Acuerdo de Cumplimiento (artículos III y IV), el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces (artículos 18 y 19) y el Código de Conducta para la Pesca Responsable (artículo 8.2).

255. En cuanto a la jurisdicción del Estado del puerto, el Plan de Acción Internacional prevé que, además del derecho de los Estados del puerto a inspeccionar los buques pesqueros extranjeros que atracan voluntariamente en sus puertos o en sus instalaciones terminales costas afuera y pedirles información⁸⁰, los Estados tienen derecho, antes de permitir el acceso de los buques pesqueros a sus puertos, a pedir una copia de la licencia para pescar, detalles de su viaje pesquero y de las cantidades de pescado a bordo, teniendo debidamente en cuenta los requisitos de confidencialidad (Plan de Acción Internacional, párr. 45). Salvo casos de fuerza mayor, estas disposiciones permiten a un Estado de puerto negar a un buque pesquero el acceso a sus instalaciones portuarias si tiene motivos razonables para creer que el buque de que se trate practica la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Otra importante característica del Plan de Acción es su invitación a los Estados del puerto a cooperar bilateral y multilateralmente, así como dentro del marco de las organizaciones regionales de ordenación de la pesca pertinentes para elaborar medidas compatibles para el control de las embarcaciones de pesca por el Estado del puerto (Plan de Acción Internacional, párr. 49).

256. Con respecto a las obligaciones de los Estados ribereños en cuanto a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el Plan de Acción Internacional alienta a dichos Estados a reglamentar el acceso de los buques

pesqueros a las zonas bajo su jurisdicción de manera que contribuya a prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Con tal fin, deberían hacer cumplir las medidas ya adoptadas o que, por lo demás, los obliga a velar por la conservación y ordenación de las poblaciones de peces, mediante la vigilancia, el control y la supervisión de las actividades pesqueras y mediante la cooperación con otros Estados y organizaciones regionales de ordenación de la pesca.

257. Además, el Plan de Acción Internacional dispone que todos los Estados adopten medidas comerciales multilaterales compatibles con el derecho internacional, incluidas las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC), y las apliquen de manera equitativa, transparente y no discriminatoria a fin de evitar el comercio o importación a sus territorios de pescado obtenido con actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

258. En cuanto a la cooperación en el marco de las organizaciones regionales de ordenación de la pesca, el Plan de Acción invita a todos los Estados, sean o no miembros de estas organizaciones, a velar por el cumplimiento de las políticas y medidas relativas a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada adoptadas por dichas organizaciones regionales de conformidad con el derecho internacional. Además, debería pedirse a los Estados que adoptaran medidas para fortalecer la función de estas organizaciones en la conservación y ordenación pesqueras a fin de permitirles prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. De modo análogo, se alienta a los Estados a que cooperen en el establecimiento de organizaciones regionales de ordenación pesquera en regiones donde no existen actualmente.

259. El enfoque integrado adoptado por el Plan de Acción, si se aplicase de buena fe, podría colmar la laguna que ha entorpecido en el pasado la labor de la comunidad internacional en cuanto a la prevención, represión y eliminación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

b) Medidas a nivel regional

260. A nivel regional, las organizaciones regionales de ordenación de la pesca han elaborado medidas para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (véanse párrafos 272 a 278), tales como la adopción de planes coercitivos de observancia dirigidos contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por las

Partes no contratantes; medidas comerciales tales como planes de documentación de la captura encaminados a determinar el origen del pescado capturado con miras a regular su venta; medidas no discriminatorias restrictivas del comercio, y medidas de los Estados del puerto de supervisión sobre los desembarques de pescado. Han adoptado medidas de este tipo la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA)⁸¹, la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste⁸², la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE)⁸³, la Comisión para la conservación de los recursos marinos vivos del Antártico (CCAMLR)⁸⁴ y la Comisión para la Conservación del Atún Meridional de Aleta Azul⁸⁵. Otras organizaciones regionales de ordenación de la pesca⁸⁶ están considerando la posibilidad de adoptar medidas similares para complementar las protestas diplomáticas —muchas veces ineficaces— presentadas a los Estados del pabellón de los buques pesqueros que realizan actividades ilegales, no declaradas y no reglamentadas que han sido avistados en el curso de sus operaciones en las zonas bajo su jurisdicción. Además, en la región del Pacífico meridional, el Foro de Organismos de la Pesca ha creado un sistema de información consistente en una base de datos sobre violaciones y enjuiciamientos, que contiene información sobre los buques que han cometido violaciones de las leyes de pesca de países miembros del Foro. Esta base de datos permitiría a las autoridades encargadas de otorgar licencias de pesca de los Estados ribereños verificar los antecedentes históricos de cumplimiento por parte de las embarcaciones pesqueras antes de concederles licencias de pesca⁸⁷.

c) Medidas adoptadas a nivel nacional

261. Varios Estados han adoptado medidas para fortalecer las medidas nacionales contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada revisando las leyes nacionales de pesca y legislación conexas a fin de eliminar las lagunas que hacen posible dicha práctica. También han tomado medidas para poner en vigor las disposiciones pertinentes del Acuerdo de Cumplimiento de 1993, el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces de 1995 y el Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995.

262. Muchos Estados del pabellón reconociendo que un control efectivo por parte del Estado del pabellón es fundamental para la ordenación de la pesca, han adoptado medidas para velar por que las embarcaciones pesqueras con derecho a enarbolar su pabellón no

practiquen ninguna actividad que socave la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación o ninguna actividad que constituya pesca no autorizada en zonas bajo la jurisdicción nacional de otros Estados. Se han tomado medidas para prohibir la pesca en la alta mar sin la correspondiente autorización del Estado del pabellón. Han adoptado reglamentaciones de la pesca de este tipo Dinamarca, el Japón, Noruega, Mauricio, los Estados Unidos, la Arabia Saudita, Panamá, el Uruguay, Nueva Zelanda, México y Guyana (véase A/53/473). En virtud de tales reglamentos sólo se autorizará la matrícula de una embarcación o la concesión de licencias de pesca si existen suficientes vínculos entre el Estado del pabellón y esa embarcación. Pueden encontrarse ejemplos de disposiciones de este tipo en la Ley de pesca y recursos marinos de Mauricio de 1998, que dispone que sólo las embarcaciones que son íntegramente propiedad del Estado de Mauricio o propiedad de una empresa controlada por lo menos en un 50% por el Estado o por ciudadanos de Mauricio pueden ser licenciadas para la pesca en alta mar a fin de evitar la concesión de licencias de pesca a embarcaciones que enarbolan un pabellón de conveniencia. De modo análogo, la Ley de pesca de México prohíbe, entre otras cosas, el cambio de pabellón y dispone que se autorice a enarbolar el pabellón nacional sólo a las embarcaciones que han renunciado a su pabellón de origen (véase A/55/386).

263. Además, los reglamentos de pesca de un número cada vez mayor de Estados (Enmienda No. 2 a la Ley de Pesca de 1996 de Nueva Zelanda, Legislación de pesca revisada de Guyana y Ley de cumplimiento relativa a la pesca en la alta mar de los Estados Unidos de 1995) disponen que para la concesión de licencias de pesca a embarcaciones que pescan en la alta mar es preciso que dichas embarcaciones cumplan con las medidas aplicables de conservación y ordenación (véase A/55/386). La mayoría de estas leyes de pesca (por ejemplo, las del Japón, Guyana, Noruega, México y los Estados Unidos) imponen el requisito de que los Estados del pabellón mantengan constancia de las embarcaciones pesqueras con derecho a enarbolar su pabellón y autorizadas por dichos Estados para pescar en la alta mar (véanse A/53/473 y A/55/386). También disponen que las embarcaciones pesqueras sean marcadas de conformidad con las especificaciones uniformes de la FAO para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras. Algunos de ellos llegan incluso a estipular que la solicitud de licencia puede negarse o retirarse si la embarcación o el propietario de la embarcación

haya participado en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en la alta mar (Noruega, Estados Unidos) o en el caso de que una licencia para pescar en la alta mar otorgada por un Estado extranjero haya sido suspendida o revocada debido a que la embarcación ha socavado la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación (Guyana).

264. Además, los Estados del pabellón han introducido disposiciones por las cuales se obliga a las embarcaciones que enarbolan su pabellón a presentar informes sobre la captura y otros datos relativos a sus operaciones pesqueras o a llevar a bordo observadores nacionales o sistemas de vigilancia de las embarcaciones, como medio de mejorar la vigilancia, el control y la supervisión nacionales. En la mayoría de estos reglamentos de pesca se prevén sanciones suficientemente graves para castigar las violaciones de la pesca en alta mar, que pueden incluir la suspensión, el retiro y la cancelación de la matrícula o los permisos de pesca. En otros reglamentos se establece que las embarcaciones pesqueras que dejan de tener derecho a enarbolar el pabellón nacional pierden también su autorización a pescar en la alta mar. Además, algunos Estados (Japón, Noruega) han impuesto restricciones a la exportación de embarcaciones retiradas del servicio de las flotas de pesca nacionales para evitar la exportación del exceso de capacidad pesquera y el cambio de pabellón (véase A/55/386). Si bien estas leyes y reglamentos mejoran considerablemente el control por parte de los Estados del pabellón sobre las embarcaciones que la enarbolan, se considera que el ejercicio por los Estados del pabellón de sus funciones no debe limitarse tan sólo a garantizar la observancia por las embarcaciones pesqueras que enarbolan su pabellón de las medidas acordadas de conservación y ordenación, sino que también deben prestar asistencia para obligar al cumplimiento en todos los casos en que se presentan denuncias de violaciones⁸⁸.

265. Como parte del papel cada vez más importante desempeñado por los Estados del puerto en la tarea de lograr el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de la pesca muchos Estados ejercen control sobre las embarcaciones pesqueras extranjeras que atracan voluntariamente en sus puertos o en sus instalaciones terminales costa afuera, mediante, entre otros métodos, la vigilancia de las reexpediciones y desembarques, la reunión de datos sobre la captura y la intensidad de la actividad (véase A/52/555). También han aprobado leyes nacionales por las cuales se establecen restricciones o prohibiciones al desembarque o que

niegan la entrada a puerto de las embarcaciones pesqueras que no tengan licencia especial⁸⁹. Con arreglo a estas leyes, han negado el acceso a puerto a embarcaciones que, según se sabía, habían practicado la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, o han impedido el acceso a sus propietarios u operadores a los mercados prohibiendo el desembarque de las capturas obtenidas al margen de las medidas regionales convenidas de conservación y ordenación⁹⁰. Especialmente pertinente es la Ley de Pesca chilena que permite la prohibición de los desembarques, el aprovisionamiento de embarcaciones y otros servicios en puertos, o en zonas situadas bajo su jurisdicción nacional, respecto de embarcaciones pesqueras que hayan practicado actividades en la alta mar que tienen efecto adverso sobre la conservación y la ordenación de la pesca en la zona económica exclusiva chilena⁹¹ (véanse los casos planteados ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, párrs. 442 y 443) así como las leyes en vigor de los Estados ribereños del Pacífico meridional que prohíben la importación por un Estado de pescado capturado ilegalmente en zonas situadas bajo la jurisdicción nacional de otro Estado⁹².

266. Hay quienes sostienen que las restricciones impuestas por los Estados del puerto pueden contravenir el acuerdo de la OMC sobre comercio libre; cabe recordar, con todo, que tales medidas pueden quedar comprendidas dentro de las excepciones de las normas del GATT de 1994 en virtud del apartado g) del artículo XX, en la medida en que dichas medidas tienen por objeto promover la conservación de los recursos naturales agotables⁹³.

267. Muchos Estados ribereños han adoptado medidas para controlar las operaciones de pesca extranjeras en zonas situadas bajo su jurisdicción nacional mediante la aprobación de leyes y reglamentos que rigen las actividades pesqueras y la utilización de sistemas de vigilancia, control y supervisión de las operaciones de pesca en su zona económica exclusiva. Entre otros requisitos, cabe mencionar los relacionados con la autorización o permisos de pesca, tipos de aparejo, el mantenimiento de cuadernos de bitácora, la preparación diaria de informes sobre la captura y las posiciones geográficas de la embarcación, la reunión de datos estadísticos, el sistema de vigilancia de embarcaciones, la autorización previa de reexpediciones en el mar, la obligación de desembarcar toda o parte de la captura, prohibición de capturas incidentales y la obligación de arrumar el aparejo de pesca cuando la embarcación

pesquera atraviesa en tránsito zonas situadas bajo la jurisdicción nacional⁹⁴. También han adoptado medidas para hacer cumplir las leyes y reglamentos pesqueros en las zonas situadas bajo su jurisdicción nacional.

268. Sin embargo, en el caso de muchos Estados ribereños en desarrollo, los recursos limitados y la enorme superficie oceánica sobre la cual ejercen control han tenido un efecto adverso en su capacidad para hacer cumplir las medidas de conservación y ordenación contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. En estos casos, la pesca de este tipo se ha llevado a cabo, entre otras cosas, por medio del uso de pabellones de conveniencia, actividades de pesca ilegal en las zonas del océano situadas entre la zona económica exclusiva y la alta mar y la presentación de informes incorrectos sobre la captura. Los Estados ribereños en desarrollo que dependen de los derechos de acceso para su desarrollo económico son particularmente vulnerables debido a las distorsiones de los niveles de los derechos, que están condicionados al volumen de la captura⁹⁵.

269. Por consiguiente, en regiones tales como la del Pacífico meridional, los Estados ribereños han creado un registro regional de embarcaciones extranjeras con una base de datos común con toda la información pertinente relativa a las embarcaciones, actualizada todos los años, e información sobre sus propietarios, operadores y capitanes, distintivo de llamada y puerto de matrícula. La matrícula regional se utiliza no sólo como fuente de información sobre los buques pesqueros sino también como instrumento para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de los Estados ribereños. Con arreglo a este plan, no se otorga licencia a ninguna embarcación a menos que tenga buenos antecedentes en la matrícula regional. Además, los Estados ribereños han adoptado medidas para armonizar los términos y condiciones de acceso, de manera que las embarcaciones pesqueras no estén sujetas a distintos regímenes reglamentarios en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma región o subregión. Esto incluye las disposiciones relativas al otorgamiento de licencias; la prohibición de la reexpedición en el mar; el mantenimiento de un cuaderno con datos sobre la captura y otra información conexas; acceso por funcionarios autorizados del Estado que otorga la licencia; presentación regular de informes sobre la captura; utilización de observadores y ciertos requisitos para el marcado y la identificación de los buques, además del uso del sistema de vigilancia de buques por satélite. También han establecido relaciones

de cooperación dentro del marco del Tratado de Nieuwe de cooperación para la vigilancia pesquera y la aplicación de la ley, que permite a una parte, por un acuerdo auxiliar, extender sus actividades de vigilancia de la pesca y de cumplimiento de la ley al mar territorial y a las aguas archipelágicas de otra parte, permitiendo así un ejercicio transjurisdiccional de las facultades coercitivas de observancia por los encargados de la vigilancia y de la aplicación de las leyes de cada Parte.

270. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con todo, el ejercicio por los Estados ribereños de sus derechos soberanos en las zonas situadas bajo su jurisdicción nacional no menoscabarán las libertades de navegación y comunicaciones de todos los buques en la zona económica exclusiva (artículo 58). De este modo, se considera que la práctica de algunos Estados ribereños de exigir notificación de los buques pesqueros extranjeros cuando pasan en tránsito por la zona económica exclusiva⁹⁶ puede ser incompatible con el derecho de navegación reconocido a todos los buques en esa zona, según lo dispuesto en el artículo 58 de la Convención. Además, puesto que el ejercicio por los Estados ribereños de sus derechos soberanos sobre los recursos marinos está sujeto, con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a una competencia *ratione loci*, es decir, limitada a una zona claramente definida, se considera que la legislación de algunos Estados por la cual sus medidas de conservación y ordenación se declaran aplicables a las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios en la alta mar adyacente a la zona económica exclusiva⁹⁷ es incompatible con las decisiones pertinentes de la Convención.

d) Otros acontecimientos

271. La gravedad con que se considera la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se refleja en dos fallos emitidos por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar en el año 2000 en casos relacionados con solicitudes para la pronta liberación de buques acusados de haber pescado ilegalmente en la zona económica exclusiva de un Estado ribereño: el caso *Camouco (Panamá c. Francia)* (véase A/55/61, párrs. 250 a 257) y *Monte Confurco (Seychelles c. Francia)* (véanse párrafos 435 a 441). En ambos casos, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar “ha tomado nota de la gravedad de las violaciones denunciadas”⁹⁸ así como del “contexto general de pesca ilegal en la región”⁹⁹ señalado por Francia, entre los factores que debían considerarse en la

evaluación de la cuantía de la fianza u otra seguridad financiera que razonablemente pudiera fijarse.

2. Examen del papel desempeñado por las organizaciones regionales de ordenación de la pesca en la conservación y ordenación de las pesquerías

272. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar impone a los Estados la obligación general de cooperar en la aplicación del marco jurídico proporcionado por la Convención. Con respecto a la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos, subraya el papel crítico desempeñado por las organizaciones regionales de ordenación de la pesca (véase el anexo IV al presente informe) en la buena administración de las pesquerías regionales y como foros para la cooperación en todos los aspectos de la conservación y ordenación de la pesca. En la zona económica exclusiva, los párrafos 2, 3, y 5 del artículo 61; el artículo 63; el párrafo 1 del artículo 64; los artículos 65 y 66 de la Convención disponen que el Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes velarán por que los recursos marinos vivos no sean expuestos al peligro de la explotación excesiva. La Convención invita a los Estados, asimismo, a cooperar dentro de las organizaciones subregionales, regionales o mundiales, según proceda, para la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales, las poblaciones compartidas, las poblaciones anádromas, las especies altamente migratorias y los mamíferos marinos. En la alta mar, los artículos 118 y 119 de la Convención disponen que los Estados cooperen en el marco de las organizaciones regionales de ordenación de la pesca para la conservación de los recursos marinos vivos de la alta mar, y en caso de que no exista ninguna organización en determinada subregión o región, que establezcan una organización como foro para la cooperación.

273. Las organizaciones regionales han tenido éxito variable en cuanto a la conservación de los recursos bajo su jurisdicción debido, entre otras cosas, a la insuficiencia de sus mandatos y a la imposibilidad de hacer cumplir sus propias decisiones administrativas. Estas organizaciones se han visto asimismo frente a problemas tales como la sobrepesca, la insuficiencia de asesoramiento científico, la insuficiencia de las actividades de vigilancia, control y supervisión, la debilidad del proceso de adopción de decisiones, el incumplimiento por los miembros de las decisiones de la administración y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por

miembros y no miembros. Sin embargo, varios de estos órganos y acuerdos de pesca han empezado a desarrollar actividades dentro del marco jurídico proporcionado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para la conservación y la ordenación de los recursos marinos vivos y se han comprometido a fortalecer su papel en la ordenación de la pesca según lo exija la evolución del derecho internacional de la pesca¹⁰⁰. Esta evolución exige que la comunidad internacional vele, entre otras cosas, por la sostenibilidad a largo plazo de los recursos marinos vivos, aplique el criterio de la precaución, utilice métodos de ordenación basados en los ecosistemas, haga hincapié en el asesoramiento científico, subraye la importancia de la reunión e intercambio de datos suficientes, aplique de manera efectiva los sistemas de vigilancia, control y supervisión y se ponga de acuerdo respecto de los procedimientos de adopción de decisiones, lo cual facilita la adopción oportuna de medidas de conservación y ordenación, así como el funcionamiento eficaz de mecanismos para la solución de controversias.

274. Para este fin, varios órganos de pesca regionales de la FAO ya han fortalecido sus funciones y responsabilidades, pasando de órganos de asesoramiento a órganos normativos. Así, por ejemplo, el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), que enmendó el Acuerdo Constitutivo y su reglamento, cambió de nombre y pasó a ser Comisión, ha optado por tener un presupuesto autónomo. Además, creó un Comité Asesor Científico para obtener asesoramiento científico en la ordenación de la pesca del Mediterráneo¹⁰¹. En sus períodos de sesiones de 1999 y 2000, el Comité Asesor Científico del CGPM se ocupó de asuntos tales como, la definición de unidades de ordenación, la definición de parámetros para medir la actividad pesquera, la determinación del estado efectivo de los recursos y metodologías para determinar dicho estado, así como definición de los datos necesarios sobre la flota pesquera que han de incluirse en el registro regional de las embarcaciones, como punto de partida imprescindible para vigilar la actividad pesquera¹⁰². Además, la Comisión de Pesca de Asia y el Pacífico (CPAP) ha enmendado su constitución y actualizado sus atribuciones a fin de tener plenamente en cuenta los cambios fundamentales recientes en la pesca mundial y, en particular, a fin de tener los instrumentos necesarios para desempeñar su papel en la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en la promoción del Código de Conducta para la Pesca Razonable. La CPAP acordó que sus programas futuros fuesen más concretos y pragmáticos y

ayudaran a los miembros a aproximarse al objetivo de la autonomía en la pesca sostenible¹⁰³.

275. En la región del Océano Índico, la Comisión del Atún para el Océano Índico ha procurado también fortalecer su papel en la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios de la zona bajo su jurisdicción. Siguiendo el consejo del Comité Científico, ha puesto en práctica requisitos de cumplimiento obligatorio para los miembros de la Comisión para que proporcionen oportunamente datos estadísticos uniformes sobre la captura, la actividad pesquera y el tamaño de todas las especies abarcadas por la Comisión¹⁰⁴, así como datos sobre la captura incidental. También recomendó una reducción considerable de la capacidad de pesca de las flotas de pesca de atún con palangre en alta mar que operaban en la región, así como el registro y el intercambio de información sobre las embarcaciones, incluidos los buques que enarbolaban un pabellón de conveniencia dedicados a la pesca de las especies tropicales de atún en la zona de competencia de la Comisión del Atún para el Océano Índico.

276. Los órganos y acuerdos regionales de pesca ajenos a la FAO también han puesto en práctica o están en vías de hacerlo, nuevos métodos de conservación y ordenación de la pesca. La CICAA, la OPAN y la CPANE, por ejemplo, han considerado la posibilidad de elaborar el enfoque de la precaución como herramienta y método para utilizar en la ordenación de las pesquerías¹⁰⁵. El enfoque basado en los ecosistemas¹⁰⁶ y el enfoque de precaución y de la captura total permisible¹⁰⁷ ya han sido integrados en los programas de la CCAMLR y la Comisión para la Conservación del Atún Meridional de Aleta Azul¹⁰⁸. Además, otras organizaciones regionales de ordenación de la pesca han adoptado planes para hacer cumplir sus medidas de conservación y de ordenación.

277. Como era de prever, estas nuevas tendencias han encontrado expresión en acuerdos recientes por los cuales se han establecido nuevos organismos o arreglos regionales de ordenación de la pesca en diversas regiones del mundo. Los más notables son la Convención sobre la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios en el Pacífico Occidental y Central¹⁰⁹, la Convención sobre la Conservación y Ordenación de los Recursos Pesqueros del Océano Atlántico Sudoriental¹¹⁰ y el Acuerdo Marco para la conservación de los recursos marinos vivos en la alta mar del Pacífico sudoriental (“Acuerdo de Galápagos”)¹¹¹, que contienen disposiciones que subrayan el

requisito de la sostenibilidad a largo plazo de las poblaciones de peces, la compatibilidad de las medidas dentro y fuera de las zonas de jurisdicción nacional, los métodos de ordenación basados en los ecosistemas y la aplicación del enfoque de la precaución, así como la importancia de información científica en la ordenación pesquera. Estos nuevos acuerdos contienen también estrictas disposiciones que aumentan las responsabilidades de los Estados del pabellón tal como lo exige el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO, así como los planes de vigilancia, control y supervisión y de observancia coercitiva que entrañan derechos recíprocos de abordaje e inspección de los Estados partes, y medidas para los Estados rectores de puertos, basados en el modelo del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces.

278. Pese al fortalecimiento del papel de las organizaciones regionales de ordenación de la pesca en la buena gestión de las pesquerías regionales, el progreso es lento, entre otras cosas, porque los Estados no cumplen su obligación de aceptar y aplicar los instrumentos internacionales pertinentes o no están dispuestos a delegar suficientes facultades en las organizaciones regionales y no toman medidas eficaces de aplicación coercitiva ni en el plano nacional ni en el regional¹¹². El papel de las organizaciones regionales se ve menoscabado también por otros factores como la insuficiencia de los recursos financieros, sobre todo en el caso de los órganos de pesca de la FAO, los procedimientos ineficaces de adopción de decisiones que permiten el incumplimiento por los miembros de las decisiones de los administradores, y la pesca ilegal, no declarada y no documentada por embarcaciones que enarbolan “pabellones de conveniencia”.

3. Conservación y ordenación de los mamíferos marinos

279. En la 52^a reunión anual de Comisión Ballenera Internacional, celebrada en Adelaida, Australia, del 3 al 6 de julio de 2000¹¹³, la Comisión examinó, entre otros temas, la cuestión de los límites de la captura de la caza comercial de la ballena, la asignación de rorcuales enanos al Japón, elementos del plan de ordenación revisado, límites de captura para la caza de la ballena de subsistencia por aborígenes en los mares de Bering-Chukchi-Beaufort, el Pacífico nororiental, Groenlandia occidental, Groenlandia oriental y el Mar Caribe, el estado de la ballena, las capturas con arreglo a permisos científicos por el Japón y los métodos de sacrificio de la ballena.

280. En cuanto a la cuestión tan controvertida de la caza comercial de la ballena tampoco ahora se pudo llegar a un consenso para salir del estancamiento en que se encuentran los Estados partes que se oponen a la reanudación de la caza comercial de la ballena y los que están a favor de dicha reanudación¹¹⁴.

281. Entre otros acontecimientos cabe mencionar la décima reunión anual de la Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional celebrada en Sandefjord, Noruega, del 25 al 28 de septiembre de 2000. La reunión examinó el informe del Comité Científico sobre el estado de los mamíferos marinos bajo la jurisdicción de la Comisión¹¹⁵. Tras un examen del estado de las ballenas en la zona bajo su jurisdicción, la Comisión recomendó que, en vista de la fuerte merma de la población de la beluga de Groenlandia occidental, que había obligado a reducir considerablemente la captura, se estrecharan los vínculos entre la Comisión y la Comisión Mixta Canadá/Groenlandia sobre conservación y ordenación del narval y la beluga, que tiene competencia para proporcionar asesoramiento en cuanto a la ordenación de la población. También pidió al Comité Científico que evaluara las pautas de migración del narval de Groenlandia occidental en la bahía de Baffin y el estrecho de Davis y que siguiera de cerca la evolución del rorcual de las islas Faroe y de los delfines¹¹⁶.

282. En cuanto a los aspectos económicos de las interacciones entre los mamíferos marinos y la pesca, la Comisión recomendó que el Comité Científico siguiera ejecutando su programa de elaboración de modelos económicos para varias especies a fin de seleccionar las especies y zonas que se incluirían en la investigación del problema, utilizando para tales fines los mares de Barents y los mares que rodean a Islandia. En cuanto a la reunión de datos sobre la captura incidental de mamíferos marinos, hizo suyos los esfuerzos emprendidos por distintos países para establecer sistemas de reunión obligatoria de datos en cuadernos de bitácora y decidió poner en funcionamiento un sistema de presentación de informes sobre capturas incidentales por los Estados miembros de la Comisión mediante informes nacionales sobre la marcha de los trabajos, tomando como punto de partida los datos sobre el número de individuos y las especies de mamíferos marinos que son objeto de captura incidental en las operaciones de pesca¹¹⁷.

4. Biodiversidad marina y costera

283. La quinta reunión de la Conferencia de las partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica se celebró en Nairobi, del 15 al 26 de mayo de 2000, para llevar a cabo el examen bienal de la aplicación del Convenio. A fin de ejecutar el componente marino de sus actividades, la Conferencia adoptó la decisión V/3 relativa a su programa de trabajo sobre la diversidad biológica marina y costera¹¹⁸, para facilitar la aplicación del Mandato de Yakarta sobre diversidad biológica marina y costera, de conformidad con la decisión II/10.

284. Cabe recordar que el Mandato de Yakarta comprendía originalmente cinco esferas temáticas, a saber: ordenación marina y costera integrada; zonas marinas y costeras protegidas; recursos vivos marinos y costeros; maricultura y especies exóticas. Se agregó por la decisión IV/5, adoptada por la Conferencia de las Partes en su cuarta reunión, la cuestión de los arrecifes de coral.

285. En cuanto al descoloramiento de los corales, la Conferencia de las Partes opinó que, puesto que el cambio del clima mundial era la causa principal del fenómeno, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático tendría que adoptar medidas para reducir los efectos del cambio en las temperaturas del agua y ocuparse de los efectos socioeconómicos en los países y comunidades más afectados por el descoloramiento de los corales. También se instó a todos los Estados y órganos competentes a que, tomaran medidas para hacer frente al descoloramiento de los corales, reuniendo información, formulando políticas, prestando asistencia financiera y creando capacidad, con miras a atacar de raíz las causas y consecuencias del descoloramiento de los corales (véanse párrafos 489 a 492).

286. Además, la Conferencia pidió a la secretaría del Convenio que integrara plenamente la cuestión del descoloramiento de los corales en un programa de trabajo sobre la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina y costera y que elaborara y pusiera en práctica un plan concreto de trabajo al respecto. Invitó asimismo al órgano subsidiario sobre asesoramiento científico, técnico y tecnológico del Convenio sobre la Diversidad Biológica a que incluyera en su estudio del descoloramiento de los corales los efectos de la degradación física y la destrucción de los arrecifes de coral, puesto que constituía una amenaza a la diversidad biológica de los sistemas ecológicos de los arrecifes de coral.

287. Los expertos han indicado en conclusiones complementarias que, aparte del cambio del clima mundial, ciertas prácticas pesqueras destructivas, así como las condiciones socioeconómicas de las comunidades costeras, también han contribuido a la degradación de los arrecifes de coral. Sugieren, por consiguiente, que las actividades que crean riqueza o agregan valor a las zonas costeras, tales como el turismo, la acuicultura y las actividades manufactureras en dichas comunidades podrían, siempre que se preste debida atención a la protección ambiental, mitigar la presión sobre los arrecifes de coral¹¹⁹.

288. En cuanto a la ordenación marina y costera integrada, la Conferencia se declaró partidaria de que siguieran elaborándose las directrices para las zonas costeras, teniendo en cuenta el enfoque de los ecosistemas y alentó al órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico a que prosiguiera la labor de evaluación de los ecosistemas mediante, entre otras cosas, la elaboración de directrices sobre evaluación e indicadores.

289. En cuanto a la ordenación de los recursos vivos marinos y costeros, la Conferencia pidió a la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica que reuniera información sobre los distintos criterios de ordenación de los recursos vivos marinos y costeros seguidos actualmente por las comunidades locales e indígenas y que los difundiera a través de un mecanismo de intercambio de información. Se invitó al órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico a que considerara y determinara su importancia relativa, según procediese, cuestiones tales como la utilización de prácticas de pesca insostenibles, la falta de utilización de las zonas marinas y costeras protegidas para la ordenación de los recursos vivos, el valor económico de los recursos marinos y costeros, y la creación de capacidad para los fines de evaluación de las poblaciones de peces y de las posibilidades económicas. Se pidió también al órgano subsidiario que prestara asesoramiento sobre las cuestiones científicas, técnicas y tecnológicas relacionadas con el problema de los recursos genéticos marinos y costeros.

290. En lo relativo a las cuestiones de las especies y genotipos exóticos, la Conferencia de las Partes pidió a la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica que aprovechara la información, los servicios de expertos y las prácticas más idóneas existentes relativas a las especies exóticas en el medio marino al llevar a cabo el programa de trabajo sobre las especies exóticas

de conformidad con la decisión IV/1 C de la cuarta Conferencia de las Partes. La Conferencia también aprobó las atribuciones y duración del trabajo especificados para los expertos técnicos ad hoc sobre las zonas marinas y costeras protegidas y la maricultura, como lo había recomendado el órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico¹²⁰, e invitó a la secretaría del Convenio a que estrechara la cooperación con las organizaciones mundiales y coordinara con los convenios y planes de acción relativos a los mares regionales en la aplicación del Mandato de Yakarta.

291. En cuanto a la maricultura, la Conferencia pidió a los expertos técnicos ad hoc que elaboraran directrices sobre los criterios, métodos y técnicas para evitar los efectos adversos de la maricultura en la biodiversidad marina y costera. Para tal fin, cabe sugerir que los expertos presten la debida atención a la cuestión de la interacción genética entre las poblaciones de peces criados en viveros y los silvestres generada por los peces que escapan de la maricultura. En realidad, se cree que esta interacción genética puede aumentar el riesgo de disminución de la variabilidad genética natural de una o más especies por la introducción en la naturaleza de un gran número de individuos con un mayor nivel de endogamia resultante de la domesticación o de la ejecución de programas de cría¹²¹.

B. Recursos marinos no vivos

1. Hidrocarburos costa afuera

292. Con la creciente demanda de petróleo y gas, la exploración y desarrollo frente a las costas ha ido avanzando hacia zonas de agua más profundas y hasta las fronteras de lugares remotos y difíciles donde son muy escasas las actividades de búsqueda y descubrimiento realizadas hasta ahora.

293. El desplazamiento de la industria del petróleo y el gas frente a las costas hacia aguas más profundas se refleja en las recientes marcas sin precedentes establecidas para la profundidad alcanzada: 1.853 metros para la producción costa afuera y 2.443 metros para la perforación exploratoria costa afuera, ambas marcas registradas por Petrobras del Brasil. En todo el mundo la industria del petróleo y el gas costa afuera tiene tres sectores principales de aguas profundas donde la exploración y la producción se encuentran en marcha: el Golfo de México, el Brasil y el África occidental. Fuera de estos tres grandes sectores, otros países también están intensificando sus

actividades en aguas profundas. Indonesia y Egipto han hecho recientemente descubrimientos de importancia en sus zonas de aguas profundas relativamente inexploradas. Israel, Malasia y la India han hecho sus primeros descubrimientos en aguas profundas. Otros países como Turquía, Australia, Nueva Zelandia y Noruega prosiguen sus investigaciones en aguas profundas. Dinamarca (Islas Faroe), Groenlandia y Guyana también realizan actividades de exploración.

294. Con enormes reservas de petróleo y gas natural bajo mares fríos, el ártico ruso es una de las últimas fronteras de los hidrocarburos costa afuera. El año 2000 vio iniciativas por parte de empresas de búsqueda de petróleo y gas de Alemania, los Estados Unidos, la Federación de Rusia y Francia en relación con el aprovechamiento de los yacimientos del ártico ruso.

295. Si bien la delimitación de las fronteras marítimas siguió siendo muchas veces una fuente potencial de conflictos con respecto al aprovechamiento del petróleo y el gas costa afuera, durante el período que abarca el presente informe hubo varios casos de esfuerzos constructivos entre las partes interesadas para llegar a una resolución mutuamente beneficiosa (véanse párrafos 41 a 47).

296. *Instalaciones para la explotación de petróleo y gas.* Las instalaciones costa afuera antiguas o dañadas presentan serios problemas para la industria de explotación del petróleo y del gas costa afuera así como para los organismos reguladores del gobierno (véase A/55/61, párrs. 141 a 146; A/54/429, párrs. 345 a 360). En octubre de 2000, se celebró en Beijing un curso práctico de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico, copatrocinado por China y los Estados Unidos, sobre la evaluación y el mantenimiento de la integridad de las instalaciones existentes costa afuera. Participaron en el curso unos 150 representantes de China, los Estados Unidos, Australia, México, Malasia y otros países. Éste tenía por objeto profundizar la comprensión del proceso de evaluación y mitigación del envejecimiento y de los daños sufridos por las instalaciones costa afuera a fin de preservar la seguridad de las operaciones, garantizar la calidad ambiental y mantener una utilización eficiente de los yacimientos petrolíferos.

297. *Hidratos de metano.* Los hidratos de metano, sustancias sólidas parecidas al hielo compuestas de agua y gas natural (metano), se presentan en zonas de los océanos mundiales donde, cuando las condiciones de temperatura y presión son propicias, el agua y el

metano se combinen para formar un sólido. Con el transcurso del tiempo, a medida que disminuyen las reservas convencionales de petróleo y gas natural, se prevé que los hidratos de metano constituirán una importante fuente económica de hidrocarburos. Actualmente, se está considerando la posibilidad de utilizar el metano como material de partida para moléculas más complejas que puedan usarse como combustibles líquidos y lubricantes y para la manufactura de productos químicos clave.

298. Los estudios científicos de la geología económica de los hidratos de metano así como estudios preliminares sobre la viabilidad económica de la producción de hidratos de metano indican que los yacimientos ocupan zonas de una gran superficie pero en una capa delgada que puede ser económicamente menos productiva que los yacimientos de formación vertical, que se encuentran en zonas más pequeñas. Los yacimientos de hidratos de metano de la meseta Blake, frente a la plataforma continental atlántica de los Estados Unidos, son del primer tipo mencionado, en tanto que los yacimientos del Golfo de México y en aguas profundas frente a las costas del África occidental representan el segundo. Los yacimientos de mayor espesor se forman en cuencas petrolíferas y gasíferas con filtraciones, que permiten el paso de los hidrocarburos hacia el fondo marino, donde se cristalizan rápidamente en la forma de hidratos de metano.

2. Minerales no combustibles

299. En junio de 2000, un taller internacional celebrado bajo los auspicios de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos en Kingston, Jamaica, proporcionó una oportunidad única en su género para que científicos, tecnólogos, funcionarios de gobierno y representantes de la industria minera de los sectores público y privado examinaran la situación mundial en materia de extracción de minerales del mar y evaluaran los problemas y perspectivas de esta actividad. Más de 60 participantes de 34 países —desarrollados, en desarrollo y en transición— asistieron al taller, que tuvo una semana de duración. Aunque éste se centró en los “recursos minerales de la zona de los fondos marinos internacionales”, puesto que las cuestiones científicas, técnicas, económicas y ambientales trascienden las fronteras, se estudiaron todos los minerales marinos¹²².

300. El aprovechamiento de los minerales marinos comunes y nuestro conocimiento de nuevos tipos de minerales marinos se hallan en rápida expansión, lo

cual mejora las perspectivas de dividendos económicos importantes en un futuro próximo y más distante.

301. Los minerales marinos convencionales comprenden los minerales derivados de la erosión mecánica y química de las rocas continentales y transportados luego al océano sobre todo por los ríos. Los minerales derivados de la erosión mecánica de las rocas continentales se concentran en placeres, que se separan, por acción de las olas, mareas y corrientes, según la densidad relativa más o menos alta (masa por unidad de volumen) de los minerales constitutivos. Estos minerales contienen metales pesados (bario, cromo, oro, hierro, lantánidos, estaño, torio, tungsteno y circonio) y no metales (diamantes, cal y arena y grava silíceas). De los metales, el oro se extrae de manera intermitente frente a la costa de Alaska según el precio (actualmente no hay extracción) y el estaño sigue extrayéndose en algunos lugares frente a las costas de Tailandia, Myanmar e Indonesia. Por lo que hace a los no metales, hay una industria de extracción de diamantes cada vez más grande frente a la costa de Namibia (a profundidades de 200 metros y una distancia a la costa de unos 100 kilómetros) y la costa adyacente de Sudáfrica con una producción de 514.000 quilates, según informes de 1999, por el principal productor (De Beers Marine). Se extraen arena y grava de playas y acumulaciones someras frente a las costas en diversos lugares de todo el mundo para materiales de construcción (hormigón armado) y bonificación de playas entre los materiales marinos con el mayor valor de producción anual.

302. En noviembre de 2000, el Gobierno de Namibia y De Beers firmaron cuatro acuerdos encaminados a aumentar sustancialmente la producción de diamantes frente a la costa de Namibia en el próximo decenio, con un crecimiento concomitante del ingreso nacional y del erario público. Los acuerdos de largo plazo involucran la participación de la Namibian Diamond Corporation (NAMDEB), en condiciones de igualdad entre el Gobierno de Namibia y De Beers, y se prevé que habrán de garantizar el futuro de la industria diamantífera de Namibia en un mercado internacional de diamantes cada vez más competitivo. Las reservas frente a la costa de Namibia consisten principalmente en diamantes de alta calidad. Además, la extracción de diamantes marinos a escala industrial está relativamente exenta de los peligros asociados con el contrabando.

303. Los materiales disueltos por la meteorización química de las rocas continentales y transportados hacia el océano por los ríos constituyen la fuente de

varios minerales marinos que podrán usarse en el futuro. Uno de estos recursos es la fosforita, que se precipita en forma de nódulos y capas en los lugares en que el agua de mar forma una columna ascendente desde las profundidades del océano al margen de las plataformas continentales, dentro de la faja de los vientos alisios (30 grados de latitud norte y latitud sur). La fosforita se utiliza como abono en la agricultura.

304. Dos grupos de recursos minerales metálicos de los fondos marinos profundos incorporan metales disueltos de fuentes continentales y de las profundidades oceánicas. Uno de esos grupos es el de los nódulos polimetálicos (níquel, cobalto, hierro y manganeso en concentraciones variables), de tamaños que oscilan entre el de una pelota de golf y una pelota de tenis. Estos nódulos se han precipitado a partir del agua de mar al cabo de millones de años formando capas sedimentarias sobre vastas extensiones de las llanuras abisales del océano profundo (profundidades oceánicas de 4 a 5 kilómetros). Los yacimientos de este tipo con mayores posibilidades desde el punto de vista de la abundancia de los nódulos y de la concentración de metal son los de la zona de Clarion-Clipperton en el Pacífico ecuatorial oriental, entre Hawai y Centroamérica, zona donde se han otorgado licencias a primeros inversionistas; otra zona con buenas perspectivas es la del Océano Índico.

Cortezas de ferromanganeso ricas en cobalto

305. Las cortezas de ferromanganeso ricas en cobalto constituyen la segunda de las dos fuentes de minerales metálicos que incorporan metales procedentes de fuentes terrestres y marinas. Se precipitan en el agua de mar en capas delgadas (de hasta 25 centímetros de espesor) en rocas volcánicas de montes marinos y cadenas de montañas volcánicas sumergidas entre profundidades de 400 y 4.000 metros. Las formaciones más favorables de este tipo de cortezas se encuentran dentro y más allá de las zonas de 200 millas náuticas de las naciones insulares del Pacífico occidental. Se calcula que un emplazamiento de los fondos marinos podría complementar la producción terrestre satisfaciendo hasta el 25% de la demanda mundial anual de cobalto (utilizado en aleaciones metálicas fuertes, livianas y resistentes a la corrosión, y en pinturas) siempre que se consiga desarrollar la tecnología de extracción y refinamiento.

Nódulos polimetálicos

306. Los nódulos polimetálicos, al igual que las cortezas de ferromanganeso ricas en cobalto y los sulfuros polimetálicos (véase párrafo 316) se presentan en los fondos marinos y oceánicos dentro de la jurisdicción nacional y también en la Zona, es decir, el fondo marino y oceánico y su subsuelo más allá de los límites de la jurisdicción nacional (la zona internacional de los fondos marinos).

307. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es la organización por conducto de la cual los Estados partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar organizan y controlan, de conformidad con la parte XI de la Convención, los anexos conexos y el Acuerdo sobre la parte XI de la Convención, las actividades en la Zona con miras, en particular, a la administración de los recursos de la Zona. La Autoridad fue creada en 1994 cuando entró en vigor la Convención. Tiene su sede en Kingston, Jamaica¹²³.

308. Se encontrarán detalles del trabajo de la Autoridad en los informes anuales del Secretario General de la Autoridad a la Asamblea General y en el lugar de la Red de la Autoridad www.isa.org.jm. El informe más reciente de este tipo se presentó a la Autoridad en su sexto período de sesiones, en julio de 2000 (ISBA/6/A/9). Entre las realizaciones más importantes de la Autoridad cabe mencionar la aprobación, en 1997, de los planes de trabajo para la exploración de nódulos polimetálicos de los siete primeros inversionistas inscritos y la aprobación por la Asamblea de la Autoridad, durante su sexto período de sesiones, celebrado en julio de 2000, del Reglamento para la prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la Zona (ISBA/6/A/18). La aprobación del Reglamento permitirá a la Autoridad expedir contratos de exploración de 15 años, de conformidad con el régimen establecido por la Convención y el Acuerdo, a cada uno de los siete inversionistas inscritos¹²⁴. Se prevé que dichos contratos se otorgarán en 2001.

309. En el año 2000, la Asamblea de la Autoridad terminó el primer examen periódico, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 154 de la Convención, de la forma en que ha funcionado en la práctica el régimen internacional de la Zona. Al llevar a cabo su examen, la Asamblea observó que el régimen establecido por la Convención había sido sometido a un examen y modificaciones de hecho, tanto por parte de la Comisión

Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en su trabajo relacionado, en particular, con la elaboración de las reglas de procedimiento para los diversos órganos de la Autoridad y la inscripción de los primeros inversionistas, como en las consultas oficiales del Secretario General que llevaron a la adopción del Acuerdo sobre la parte XI de la Convención. La Asamblea señaló asimismo que los cuatro primeros años de funcionamiento de la Autoridad se habían dedicado sobre todo al examen de cuestiones de organización necesarias para el funcionamiento apropiado de la Autoridad como organización internacional autónoma. Si bien la Autoridad había iniciado ya sus actividades operacionales y sustantivas, la Asamblea consideró que, en vista de la limitadísima experiencia de la Autoridad en la aplicación del régimen, sería prematuro hacer recomendación alguna sobre medidas para mejorar el funcionamiento del régimen (ISBA/6/A/19, párr. 8).

310. La aprobación por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos del Reglamento sobre la prospección y exploración de nódulos polimetálicos constituye un hito importante en el camino hacia la explotación comercial de los minerales de los fondos marinos abisales en la Zona. La Convención estipula que la Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad. La exploración y explotación de los recursos de la Zona deben llevarse a cabo para beneficio de la humanidad en su conjunto; el artículo 140 de la Convención dispone que los beneficios económicos y financieros derivados de tales actividades habrán de compartirse de un modo equitativo. El Reglamento constituye el primer segmento del “código de minería de los fondos marinos” que habrá de regir, en definitiva, la exploración y explotación de todos los minerales de aguas abisales de la Zona. El Reglamento establece los requisitos que han de reunir por un lado, los explotadores potenciales de los fondos marinos y, por el otro, la Autoridad en toda labor que realicen para localizar y evaluar yacimientos de nódulos ricos en metales valiosos tales como el níquel, el cobre, el cobalto y el manganeso. Oportunamente se prepararán los reglamentos que han de regir la explotación de los nódulos.

311. Los 40 artículos del Reglamento y los cuatro anexos se elaboraron en el curso de cuatro años. Existen distintos artículos para la prospección y para la exploración. La prospección, que se define como la búsqueda de yacimientos incluida la estimación de la

composición y valor, no confiere derechos exclusivos y basta para poder llevarla a cabo la simple notificación a la Autoridad del lugar donde ha de llevarse a cabo la actividad. La exploración, que según la definición abarca la búsqueda, el análisis, el ensayo del equipo y de los sistemas de extracción y procesamiento y la realización de estudios comerciales y de otra índole, entraña en cambio la obtención de derechos exclusivos en una zona geográfica donde no puede trabajar otro operador. No puede iniciarse la exploración hasta que el Consejo de la Autoridad haya aprobado un plan de trabajo presentado por un operador y especificado en un contrato concertado con la Autoridad. El Reglamento se refiere también a cuestiones tales como los procedimientos que han de seguir los operadores, los honorarios, las solicitudes de aprobación de los planes de trabajo para la exploración, contratos de exploración y solución de controversias.

312. Durante el proceso de elaboración del Reglamento, la mayor parte del tiempo se dedicó a la formulación de soluciones de transacción relativas a dos esferas: la protección y preservación del medio ambiente marino y la salvaguardia de los datos y la información confidenciales que han de proporcionar los operadores a la Autoridad. Los delegados procuraron conciliar la necesidad de salvaguardar el medio ambiente marino contra las posibles amenazas de contaminación por las actividades de los operadores y otros daños, con la necesidad de alentar a los inversionistas evitando una reglamentación excesiva. También trataron de conseguir que la Autoridad obtuviese suficiente información de los operadores para evaluar y vigilar sus actividades, velando, al mismo tiempo, por que los datos valiosos no cayeran en manos de posibles competidores.

313. La Autoridad iniciará la labor sobre el reglamento que ha de regir la prospección y exploración de los minerales que acababan de descubrirse cuando se elaboró la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en su próximo período de sesiones, el séptimo, que se celebrará en Kingston, Jamaica, del 2 al 13 de julio de 2001. Se trata de los sulfuros polimetálicos (que también se conocen por el nombre de sulfuros masivos polimetálicos o sulfuros masivos de los fondos marinos) y de las cortezas de ferromanganeso rico en cobalto.

314. La CEPAL ha informado que, con respecto a los recursos marinos vivos, el centro de atención de la CEPAL en el año 2000, fue el seguimiento regional de la labor de la Autoridad Internacional de los Fondos

Marinos y la aportación de contribuciones técnicas para la negociación y futura aplicación del Reglamento sobre la prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la Zona. En este contexto, la CEPAL publicó un estudio sobre las negociaciones en la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos titulado “Una nueva oportunidad de contribución del Grupo Latinoamericano y del Caribe”.

315. Entre las actividades nacionales para beneficiarse de los nódulos polimetálicos en la zona económica exclusiva cabe mencionar las de las Islas Cook, que recientemente establecieron un Instituto Nacional de Investigaciones. La principal tarea del Instituto consiste en acelerar el aprovechamiento de los nódulos polimetálicos en la zona económica exclusiva de las Islas Cook. A mediados del año 2000, el Gobierno de las Islas Cook y el Grupo noruego de extracción minera de los fondos abisales firmó una carta de intención que preveía la iniciación de la Fase 1 de un proyecto de nódulos polimetálicos en agosto de 2000. La fase tuvo una duración de cuatro meses y consistió en la realización de un estudio comercial para determinar la viabilidad económica de la explotación minera de los yacimientos de nódulos frente a las costas de las Islas Cook. Se sabe que los nódulos de las Islas Cook, que son extremadamente abundantes (14.000 millones de toneladas), tienen una considerable concentración de cobalto y se encuentran en fondos oceánicos relativamente libres de obstáculos. Estos factores podrían hacer que la extracción minera en los fondos marinos frente a las costas de las Islas Cook tenga buenas perspectivas. En la fase I del proyecto también se evaluó la necesidad de establecer instituciones de apoyo, formular leyes y reglamentos y estudiar el efecto de la actividad minera en el medio ambiente. Se dio fin a esta fase en noviembre de 2000 y se espera ahora que un equipo de investigadores del grupo noruego visite las Islas Cook y presente un informe sobre sus conclusiones.

Sulfuros polimetálicos

316. Los sulfuros masivos polimetálicos son un tipo de yacimiento descubierto en los océanos en 1979 que contiene cobre, hierro, zinc, plata y oro. Los sulfuros masivos polimetálicos se depositan en los fondos marinos a partir de fuentes de aguas termales calentadas por rocas fundidas que ascienden por debajo de una cadena de montañas volcánicas sumergidas; esta cadena se extiende por todas las cuencas oceánicas del mundo (profundidad de 1 a 4 kilómetros). En esta etapa inicial, en

que sólo se ha explorado sistemáticamente más o menos el 5% de los fondos marinos, ya se han encontrado unos 100 emplazamientos de este tipo, asociados, en su mayor parte, con cadenas de islas volcánicas a lo largo de la margen occidental del Océano Pacífico. Los yacimientos de sulfuros masivos polimetálicos constituyen recursos para el futuro. En 1997 el Gobierno de Papua Nueva Guinea arrendó a una compañía minera australiana un emplazamiento de yacimientos de sulfuros masivos polimetálicos que se está formando activamente en el fondo del mar de Bismarck, dentro de la zona de 200 millas náuticas de ese país; actualmente se prepara la localidad para la extracción.

317. Las fuentes termales de los fondos marinos no sólo concentran los metales sino que proporcionan energía química utilizada por microorganismos para sintetizar sus alimentos. Estos microorganismos constituyen la base de la cadena alimentaria que sustenta un ecosistema de nuevas formas de vida al amparo de los yacimientos minerales metálicos. Este ecosistema tiene valor científico y comercial pues sostiene la biodiversidad, y permite la dilucidación de las etapas iniciales de la evolución de la vida y la producción de nuevos compuestos orgánicos valiosos para aplicaciones industriales y farmacéuticas. La coincidencia de recursos no vivos y vivos presenta el reto de elaborar un régimen que permita el desarrollo sostenible de ambos recursos protegiendo al mismo tiempo el ecosistema.

318. Los científicos han descubierto recientemente un campo de fumarolas (chimeneas) de carbonatos y sílice que podrían convertirse en una nueva fuente de minerales marinos. La composición de los carbonatos y el sílice los distingue de todas las fumarolas asociadas a sulfuros polimetálicos, cuyas chimeneas se han formado a partir de minerales a base de azufre y hierro. Las nuevas chimeneas de unos 200 metros de altura, son las más altas que se hayan descubierto nunca.

319. Como ha señalado la Comisión de Geociencias Aplicadas del Pacífico Meridional (SOPAC), la principal limitación del desarrollo y la explotación de los yacimientos minerales de los fondos marinos abisales sigue siendo la necesidad de crear una tecnología de extracción rentable y satisfactoria y de resolver los problemas jurídicos y jurisdiccionales relacionados con la propiedad de los recursos. En cuanto a la expedición de las licencias de exploración mineral de los fondos marinos, la Comisión indica que se necesita urgentemente el apoyo de la comunidad internacional para asistir a las actividades nacionales y regionales del Pacífico a

fin de evaluar la información sobre los recursos y formular las políticas y regímenes legislativos apropiados para dicha actividad. Puesto que se trata de un fenómeno reciente, hace falta crear capacidad nacional para garantizar que la exploración de los minerales de los fondos marinos se administre, reglamente y vigile de manera eficaz.

C. Protección y preservación del medio marino

1. Reducción y control de la contaminación

a) Actividades terrestres: Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra ¹²⁵

320. En la sección B de su decisión 20/19, de 1999, el Consejo de Administración del PNUMA decidió emprender el primer examen intergubernamental del estado de aplicación del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, que tendrá lugar en Montreal (Canadá) del 19 al 23 de noviembre de 2001, y pidió al Director Ejecutivo del PNUMA que organizase una reunión de un grupo de expertos, en colaboración con gobiernos, órganos y organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones pertinentes, con el fin de facilitar la preparación de ese examen. En cumplimiento de esta petición, del 26 al 28 de abril de 2000 se reunió en La Haya un grupo de expertos para preparar la primera Reunión intergubernamental sobre la ejecución del Programa de Acción Mundial.

321. Los expertos señalaron que, desde que se aprobó el Programa de Acción Mundial en noviembre de 1995 habían tenido lugar acontecimientos positivos en relación con la protección del medio marino y costero en algunas regiones, lo cual había contribuido a la ejecución del Programa de Acción Mundial.

322. Se observó con inquietud el bajo nivel de participación que hubo en la Reunión del grupo de expertos sobre la ejecución del Programa de Acción Mundial, a la que asistieron únicamente dos de los seis organismos de las Naciones Unidas, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO y el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos - Hábitat.

323. Además, la Reunión del grupo de expertos estableció también un Grupo de Correspondencia del

Programa de Acción Mundial y recomendó que el Director Ejecutivo del PNUMA estudiara la posibilidad de establecer un Comité Permanente que asesorara al PNUMA acerca del proceso de examen intergubernamental y de la Reunión de 2001. Así, pues, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial redactó dos documentos, que se distribuyeron al Grupo de Correspondencia del Programa y a otros grupos para que formularan comentarios. En uno de los documentos, se esbozaban el proyecto del proceso preparatorio y los resultados concretos que se pretendía obtener de la Reunión intergubernamental de examen y, en el otro figuraba un proyecto de declaración de alto nivel del Programa de Acción Mundial.

324. El objetivo principal de la Reunión intergubernamental es asegurar las promesas de una serie de asociados (incluidos gobiernos, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales y regionales, sector privado, instituciones financieras internacionales, comisiones y bancos regionales, sociedad civil y otros grupos importantes) para avanzar en la ejecución del Programa de Acción Mundial, sobre la base de acuerdos financieros, objetivos y actividades específicas definidas. La Reunión tiene también como finalidad promover la sensibilización, así como la participación activa y la intervención de los interesados pertinentes a nivel nacional, regional y mundial. Los objetivos específicos de la Reunión intergubernamental, de acuerdo con el párrafo 77 del Programa de Acción Mundial, son: a) examinar los progresos en la ejecución del Programa de Acción a nivel nacional, regional y mundial; b) examinar los resultados de las evaluaciones científicas sobre efectos en el medio marino de las actividades realizadas en tierra que presenten las organizaciones e instituciones científicas competentes, incluido el GESAMP (véanse párrafos 597 a 603); c) estudiar los informes sobre planes nacionales para ejecutar el Programa de Acción; d) examinar la coordinación y colaboración entre organizaciones e instituciones regionales y mundiales que tengan responsabilidades y experiencia en la materia; e) promover el intercambio de experiencias entre regiones; f) examinar los progresos en la creación de capacidad y la movilización de recursos para apoyar la ejecución del Programa de Acción, en particular en los países que necesiten asistencia, y asesorar al respecto cuando proceda; y g) estudiar la necesidad de promulgar normas internacionales y recomendar prácticas y procedimientos para promover el cumplimiento de los objetivos del Programa de Acción.

325. En cuanto a la presentación de informes de organismos de las Naciones Unidas a la Reunión intergubernamental del Programa de Acción, y en particular, el Subcomité sobre recursos hídricos del Comité Administrativo de Coordinación (véanse párrafos 586 a 596), el Subcomité y el PNUMA acordaron que todos los organismos presentarían a la Oficina de Coordinación antes del 31 de marzo de 2001: a) una lista de proyectos relacionados con el Programa de Acción, utilizando el Atlas de los Océanos de las Naciones Unidas o cualquier otro medio, y b) un informe sobre sus actividades de apoyo a la ejecución del Programa de Acción, en que se indicarían las dificultades y las limitaciones con que tropiezan y propondrían recomendaciones. La Oficina de Coordinación del Programa de Acción reunirá en un único informe las aportaciones de todos los organismos y lo distribuirá a éstos para que formulen observaciones. El documento final constituirá la aportación colectiva de los miembros del Subcomité sobre recursos hídricos del Comité Administrativo de Coordinación a la Reunión intergubernamental del Programa de Acción Mundial y se adjuntará a la Declaración de alto nivel ministerial que aprobará la Reunión.

326. Sigue ampliándose el núcleo central del servicio de intercambio de información del Programa de Acción (www.gpa.unep.org) con la adición de nuevos contenidos, la reorganización de algunos elementos para facilitar su utilización y el desarrollo de nuevas funciones. También se están logrando progresos en otras iniciativas de intercambio de información, incluido el desarrollo de centros de intercambio de información sobre distintas fuentes de contaminación por parte de los organismos competentes de las Naciones Unidas, el desarrollo de prototipos de centros regionales y la adquisición de medios de apoyo y recursos para nuevas actividades. La finalidad es que el servicio de intercambio de información del Programa de Acción Mundial se adecue plenamente a las nuevas iniciativas de gestión de la información de todo el PNUMA (UNEP.NET).

327. Se han establecido o están en fase de establecerse centros de intercambio de información sobre las distintas fuentes de contaminación, como el centro de intercambio de información sobre aguas residuales que están organizando la OMS y asociados principales; el de movilización de sedimentos y nutrientes de la FAO; el de petróleo (hidrocarburos) y desechos de la OMS (junto con el Gobierno del Canadá, la OSPAR y el Organismo de Protección del Medio Ambiente de Suecia);

el de sustancias radiactivas del OIEA; el de contaminantes orgánicos persistentes de la Dependencia de Productos Químicos del PNUMA (Ginebra), el de alteraciones físicas y destrucción de los hábitat de la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, el Programa de Mares Regionales y el PNUMA, y el de metales pesados de la Dependencia de Productos Químicos del PNUMA (Ginebra).

328. La Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial está iniciando también actividades de intercambio de información a nivel regional en asociación con el Programa de Mares Regionales. Desde finales de 1999 hay en marcha dos proyectos piloto: uno en colaboración con el Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente y, el otro, con el Programa del Medio Ambiente del Caribe. Ya están prácticamente ultimados la evaluación de las necesidades y el plan de trabajo para el Pacífico Sur. La etapa siguiente consistirá en elaborar un prototipo de centro de intercambio de información y obtener la financiación y el apoyo necesarios para ejecutar el plan de trabajo. En cuanto al Programa del Medio Ambiente del Caribe, ya se han concluido la evaluación de las necesidades y el plan de trabajo y se ha elaborado el correspondiente prototipo. Suponiendo que se cuente con el apoyo de posibles asociados y donantes, se está buscando apoyo y financiación para establecer centros de información del Programa de Acción en otros mares regionales a principios de 2001.

329. Se han publicado dos nuevas evaluaciones o estudios regionales sobre actividades terrestres, que pueden consultarse por vía electrónica en la dirección de Internet del centro de información del Programa de Acción Mundial (www.gpa.unep.org): a) estudio de las actividades y recursos terrestres que afectan al medio marino en los mares del Asia oriental (Informes y Estudios del Programa de Mares Regionales del PNUMA, No. 173); y b) estudio de las actividades y fuentes terrestres de contaminación que afectan al medio marino, costero y de agua dulce en la región de las islas del Pacífico (Informes y Estudios del Programa de Mares Regionales del PNUMA, No. 174). Además, se ha establecido una estrecha colaboración entre la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial y la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM) (véanse párrafos 386 y 387), la Comisión de la OSPAR (para el Atlántico Norte) (véanse párrafos 388 y 389) y la Comisión para la Protección del Medio Marino del Ártico (véanse párrafos 390 a 392) con el

fin de intercambiar información y experiencias, preparar sus aportaciones a la Reunión intergubernamental de 2001, conectar sus respectivos sitios de Internet y establecer relaciones de reciprocidad.

330. En la región del Pacífico, en una reciente evaluación realizada en el marco de la respuesta de la región al Programa de Acción Mundial, se determinó que las principales categorías de fuentes de contaminación marina eran los desechos domésticos; la agricultura; la industria; y las alteraciones físicas y las modificaciones, degradación y destrucción de los hábitat, incluidos los dragados, la extracción de arena y la explotación minera de los fondos marinos. En relación con esta cuestión, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial, en colaboración con el Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente (Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur), que será el centro de coordinación regional del Programa de Acción Mundial, está preparando un programa de trabajo para 2002-2006 a fin de continuar con la ejecución del Programa de Acción Mundial. Durante el período señalado, se está llevando a cabo el mismo tipo de programa para la región del Caribe en general, en colaboración con la Dependencia de Coordinación Regional del Caribe, que actúa de centro de coordinación regional del Programa de Acción Mundial.

331. A nivel nacional, en el marco del Programa de Mares Regionales se está ultimando un anteproyecto del FMAM (Fondo para el Medio Ambiente Mundial) y el Programa de Acción Mundial para elaborar y ejecutar programas de acción nacionales sobre actividades terrestres, como el turismo, los puertos, las playas y los estuarios, en 20 países (Arabia Saudita, Brasil, Colombia, Costa Rica, Egipto, Filipinas, Georgia, India, Indonesia, Jamaica, Jordania, Panamá, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Seychelles, Sri Lanka, Sudán, Vanuatu y Yemen), con el fin de presentarlo al FMAM.

332. En la primera reunión del proceso de consultas (véanse párrafos 612 a 615), se invitó a la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial a que hiciera una exposición en el Grupo de Debate B sobre los "Efectos económicos y sociales de la contaminación y degradación marinas, especialmente en las zonas ribereñas: aspectos internacionales de la lucha contra ellas".

333. Durante el período a que se refiere al presente informe, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial participó en diversos foros en los que se examinaron los preparativos de la Reunión intergubernamental del Programa de Acción Mundial:

- Reunión de expertos de alto nivel designados por los gobiernos del proyecto de Programa de Mares Regionales para la región del Pacífico centrooriental, Panamá, 5 a 8 de septiembre de 2000, en la que se examinó el proyecto de una convención regional para la protección y el desarrollo sostenible del medio marino y costero (la contaminación ocasionada por actividades realizadas en tierra es un elemento importante del proyecto de convención);
- Conferencia del Canadá sobre la zona costera, Saint John, 17 a 22 de septiembre de 2000, en la que se organizaron dos sesiones relacionadas con el Programa de Acción Mundial, una sobre la experiencia adquirida y los avances conseguidos en la ejecución del Programa de Acción en el marco de la Reunión intergubernamental y otra sobre las aguas residuales municipales;
- Seminario del Instituto Oceánico Internacional sobre la función directiva en cuestiones de seguridad y desarrollo conjunto de la cuenca mediterránea, Malta, 21 a 22 de septiembre de 2000, en el que, a manera de seguimiento, la secretaría del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM) y la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial llegaron a un acuerdo, entre otras cosas, acerca de la aportación de la región mediterránea a la Reunión intergubernamental del Programa de Acción Mundial, la participación del PMA en los comités directivos de dos proyectos de mediana envergadura del FMAM y el Programa de Acción Mundial, la continuación de acuerdos de intercambio recíproco con otros programas de mares regionales a fin de facilitar la ejecución del Programa de Acción Mundial y la ejecución del mandato de Yakarta con la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica;
- Tercera reunión mundial de los Planes de Acción y Convenios sobre Mares Regionales, 5 a 10 de noviembre de 2000, en que las secretarías de 17 programas de mares regionales acordaron tomar la iniciativa, junto con la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial, en el

proceso preparatorio regional de la Reunión interinstitucional del Programa de Acción, reforzar los vínculos programáticos con las actividades del Programa y trabajar en conjunción con la Oficina de Coordinación del Programa de Acción y la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica en cuanto a la forma de abordar la categoría del Programa de Acción Mundial sobre alteración física y destrucción de los hábitat (véanse párrafos 378 a 382);

- Quinto Foro Mundial del Consejo de Colaboración para el Abastecimiento de Agua Potable y Saneamiento Ambiental, en Iguazú (Brasil), noviembre de 2000, en el que se presentaron las recomendaciones para la toma de decisiones sobre aguas residuales municipales (elaboradas en colaboración con la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial, la OMS, Hábitat y el Consejo de Colaboración para el Abastecimiento de Agua Potable y Saneamiento Ambiental);
- Reunión intergubernamental del Pacífico noroccidental, Tokio, 3 y 4 de diciembre de 2000, en la que se acordó elaborar un programa regional de acción sobre actividades realizadas en tierra.

b) Contaminación por vertimiento, gestión de desechos

334. Se calcula que el vertimiento representa el 10% de los posibles contaminantes de los océanos. El control de la contaminación del medio marino ocasionada por vertimientos depende de que se encuentren soluciones a los problemas que generan las fuentes terrestres de contaminación marina y se haga una gestión adecuada de los desechos en general.

335. En su quincuagésimo quinto período de sesiones, la Asamblea General de las Naciones Unidas reiteró, en su resolución sobre los océanos y el derecho del mar, su preocupación por la degradación del medio marino como consecuencia de la contaminación resultante del vertimiento de sustancias peligrosas, incluidos materiales radiactivos, desechos nucleares y productos químicos peligrosos e instó a los Estados a que adoptasen todas las medidas posibles, de conformidad con el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, de 1972 (Convenio de Londres), para prevenir la contaminación del medio marino por vertimientos.

Instó también a los Estados a que pasaran a ser partes en el Protocolo de 1996 del Convenio de 1972.

336. En enero de 2001, 78 Estados eran parte en el Convenio de Londres y 13 Estados habían ratificado el Protocolo de 1996. Una serie de Estados han informado a la OMI de que pronto ratificarán el Protocolo o se adherirán a él¹²⁶ y, por tanto, es probable que el Protocolo entre en vigor en 2002 (para su entrada en vigor se requieren 26 ratificaciones o adhesiones, de las que 15 deben ser de Partes Contratantes en el Convenio de Londres). En su contribución al presente informe, la OMI señaló que, una vez que el Protocolo entre en vigor, habrá un período de transición durante el cual serán aplicables las disposiciones de 1972 y las de 1996. Los gobiernos que sean parte en el Convenio deberán entrar a ser parte en el Protocolo lo antes posible a fin de asegurar que el Convenio de 1972 sea sustituido por el Protocolo de 1996 como único régimen mundial internacional que rija el vertimiento de desechos en el mar.

337. *Relación entre el Protocolo de 1996, el Convenio de Londres de 1972 y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.* El régimen que se establece en el Protocolo de 1996 es más estricto que el del Convenio de Londres de 1972. El Protocolo prohíbe, entre otras cosas, el vertimiento de todos los desechos u otras materias a excepción de los que se enumeran en el anexo, y que son materiales de dragado, fangos cloacales, desechos de pescados o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado, buques y plataformas u otras construcciones en el mar, materiales geológicos inorgánicos inertes, materiales orgánicos de origen natural y objetos voluminosos constituidos principalmente por hierro, acero, hormigón, etc.

338. El problema que se plantea a los Estados que son parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar pero no lo son en el Protocolo de 1996 ni en el Convenio de 1972 es que, tanto el Protocolo como el Convenio de Londres, recogen normas y disposiciones de carácter mundial a las que se hace referencia en los artículos 210 y 216 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, por tanto, establecen un conjunto de normas mínimas que los Estados partes en la Convención deben incorporar en sus legislaciones y reglamentos nacionales y aplicar, independientemente de que también sean parte en el Convenio de 1972 o en el Protocolo de 1996.

339. *Orientación sobre la evaluación de los desechos.* En septiembre de 2000 las Partes Contratantes en el Convenio de Londres aprobaron, en la 22ª Reunión Consultiva, las directrices para la evaluación de cada uno de los ocho desechos cuyo vertimiento está permitido en el Protocolo de 1996 (véase párrafo 337). Las directrices, que también se aplican a los desechos cuyo vertimiento está permitido en virtud del Convenio de Londres¹²⁷, ofrecen una orientación detallada con el fin de garantizar que se recabe el asesoramiento técnico y científico suficiente para seleccionar opciones de gestión de desechos adecuadas y evaluar la aplicación de la opción elegida.

340. Las Partes Contratantes acordaron seguir estudiando las directrices y actualizarlas en un plazo de cinco años, o antes, a la luz de los nuevos avances técnicos y de los resultados de la investigación científica. Dentro de cuatro años se estudiará si las disposiciones internacionales vigentes para la eliminación de buques en el mar son adecuadas, en especial a la vista de la experiencia obtenida en la aplicación de las directrices sobre desechos aprobadas por las Partes para la evaluación de los buques.

341. *Aplicación y cumplimiento del Convenio de Londres.* Es difícil evaluar la magnitud de los vertimientos que los Estados hacen en el mar. De acuerdo con la información de la Secretaría de la Reunión Consultiva, sólo un pequeño porcentaje de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres ha cumplido las obligaciones de notificación y presentación de informes que se establecen en el párrafo 4) del artículo VI del Convenio y ha enviado informes a la Secretaría sobre las actividades de vertimiento realizadas desde 1976 hasta 1998 inclusive¹²⁸. De hecho, la iniciativa que adoptaron las Partes Contratantes en el 2000 para tratar este problema (véase A/55/61, párrs. 162 a 164), que consistió en distribuir un cuestionario (LC.2/Circ. 403) a todas las Partes Contratantes pidiendo información sobre los ámbitos en los que pudiera haber obstáculos para cumplir con esa obligación, recibió escasas respuestas. Sólo 15 de las 78 Partes Contratantes respondieron, lo que impidió llegar a una conclusión clara sobre las opiniones y necesidades de los Estados con respecto al cumplimiento de dicha obligación. En la 22ª Reunión Consultiva se pidió a la Secretaría que se pusiera en contacto de nuevo con los Estados en cuestión y les instara a responder al cuestionario y a presentar sus informes con carácter urgente.

342. Entre otras de las iniciativas para mejorar el cumplimiento del Convenio de las que informó la OMI se encontraba la elaboración de directrices para los Estados sobre la aplicación del Protocolo de 1996, incluido el establecimiento de un grupo de correspondencia para preparar una propuesta con miras a la aprobación de dichas directrices en la siguiente Reunión Consultiva; la elaboración de una propuesta de plan de recaudación de fondos para proyectos encaminados a facilitar el cumplimiento del Convenio de Londres; y la presentación de informes sobre vertimientos ilícitos.

343. La Reunión Consultiva entendió que la cooperación técnica era un elemento fundamental para promover el Convenio y el Protocolo y convino, entre otras cosas, en elaborar una estrategia de cooperación técnica a largo plazo, mejorar la coordinación con otras organizaciones internacionales, como el PNUMA, e intensificar la tarea de divulgación dirigida a Estados que deseen adherirse al Protocolo.

344. *Gestión de desechos radiactivos.* El Convenio de Londres prohíbe el vertimiento de desechos radiactivos en el mar. El Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) dijo que todos los materiales, incluso aquellos que pueden verterse en el mar según el Convenio, contienen radionúclidos, tanto de origen natural como artificial. A solicitud de la secretaria del Convenio de Londres, el OIEA preparó definiciones y criterios para determinar si los materiales que se piensa verter en el mar podrían considerarse, esencialmente “no radiactivos” a los efectos del Convenio de Londres. La orientación del Organismo sobre esta cuestión se recogía en el documento IAEA-TECDOC-1068, publicado en marzo de 1999 (véase A/54/429, párr. 392). En la 22ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes, que tuvo lugar en septiembre de 2000, el OIEA presentó otro documento de orientación sobre procedimientos de evaluación radiológica para determinar si los materiales que se eliminan en el mar entran en el ámbito del Convenio de Londres de 1972, en el que se amplía el asesoramiento del OIEA sobre el tema. En el informe final, que se publicará en 2001, se facilita orientación sobre la forma de llevar a cabo una evaluación para determinar si los niveles de radiactividad de los materiales que se van a eliminar en el mar están dentro de los criterios de exención establecidos en el documento IAEA-TECDOC-1068.

345. El OIEA informó de que había trabajado, durante algunos años, en la recopilación de información sobre todos los vertimientos de radiactividad en los océanos

del mundo. En agosto de 1999 publicó un informe sobre los desechos radiactivos eliminados en el mar (IAEA-TECDOC-1105) (véase A/55/61, párr. 165). En la 22ª Reunión Consultiva del Convenio de Londres se presentó un segundo informe sobre los accidentes y pérdidas ocurridos en el mar que dieron o podrían haber dado lugar a la liberación de material radiactivo en el medio marino, así como sobre los accidentes y pérdidas en los que se había recuperado material radiactivo intacto, que se publicará en el 2001. La información recabada sobre los vertimientos de material radiactivo en los océanos se recoge en el servicio de intercambio de información sobre sustancias radiactivas del OIEA, que se vinculará con el núcleo central del Programa de Acción Mundial (véanse párrafos 326 y 327). También se ha creado una nueva base de datos, la Base de datos global sobre radiactividad marina (GLOMARD), que contiene la distribución de radionúclidos en los océanos Atlántico, Pacífico, Índico y Glacial Antártico, y que ha sido muy utilizada para elaborar series cronológicas de la distribución mundial de radionúclidos en los sedimentos y las aguas marinas.

c) Contaminación causada por buques

346. Los buques vierten en el medio marino, en el curso de operaciones de rutina, como resultado de un accidente o de forma ilegal, contaminantes como hidrocarburos, sustancias líquidas nocivas, aguas sucias, basuras, pinturas antiincrustantes o desechos de organismos acuáticos. No obstante, la mayor parte de los contaminantes llegan al medio marino como resultado de las operaciones de carga y descarga. Un 92% de los vertimientos de hidrocarburos por buques tanque tienen lugar en las terminales, en el curso de esas operaciones.

347. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar regula la contaminación producida por los buques y exige a los Estados que por intermedio de la organización internacional o la conferencia diplomática general competente, establezcan normas y disposiciones internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino que ocasionan los buques, y que vuelvan a examinar dichas normas y disposiciones periódicamente, si fuera necesario. En cuanto a los Estados del pabellón, estas normas y disposiciones generales constituyen los requisitos mínimos que deben aplicar a los buques que enarbolan su pabellón. Los Estados ribereños pueden aprobar normas y disposiciones más estrictas que las generales para aplicarlas en su mar territorial, siempre que

éstas no se refieran al diseño, la construcción, la tripulación o el equipo de buques extranjeros, ni impidan el paso inocente. En la zona económica exclusiva se aplican las normas y disposiciones internacionales generales.

348. Aparte de los convenios relativos a la seguridad de la OMI, que son fundamentales para la prevención de accidentes (véase la sección IV.B del presente informe), las normas internacionales generales para prevenir la contaminación ocasionada por buques se recogen principalmente en el Convenio MARPOL 73/78 (véase párrafo 101). En este Convenio se establecen las condiciones en las que un buque puede descargar hidrocarburos (anexo I), sustancias líquidas nocivas (anexo II), aguas sucias (anexo IV) y basuras (anexo V). En el anexo III del Convenio MARPOL 73/78 figuran reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos. La OMI está preparando en la actualidad instrumentos para controlar la utilización de sistemas antiincrustantes nocivos y sobre el tratamiento de las aguas de lastre (véanse párrafos 360 a 367).

349. En su quincuagésimo quinto período de sesiones (2000), la Asamblea General, en su resolución sobre los océanos y el derecho del mar, reiteró su preocupación por la degradación del medio marino como consecuencia de la contaminación provocada por buques, en particular por la descarga ilegal de petróleo y otras sustancias nocivas, e instó a los Estados a que adoptasen todas las medidas posibles, de conformidad con el convenio MARPOL 73/78, a fin de prevenir la contaminación del medio marino por los buques.

i) Cuestiones relativas a los anexos del Convenio MARPOL

Entrada en vigor de enmiendas en 2001

350. Las enmiendas a los anexos I y II, que aprobó el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en julio de 1999 (resolución MEPC.78 (43), véase A/54/429, párr. 401) entraron en vigor el 1º de enero de 2001. Las enmiendas al anexo III, aprobadas en la resolución MEPC.84 (44) en marzo de 2000 entrarán en vigor el 1º de julio de 2001¹²⁹.

Nuevas enmiendas aprobadas en 2000

351. Aparte de las enmiendas al anexo III, en el 45º período de sesiones del CPMM, en octubre de 2000, (resolución MEPC.89 (45)), se aprobaron nuevas

enmiendas al anexo V del Convenio MARPOL, que han de entrar en vigor el 1° de marzo de 2002 en virtud del sistema de aceptación tácita de enmiendas. Esas enmiendas se refieren, entre otras cosas, a la actualización de la definición de “tierra más próxima” y a la inclusión de la descarga de cenizas de incineradoras de productos de plástico, que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados, en la lista de los materiales que se prohíbe echar al mar. En la resolución MEPC.92 (45), el CPMM enmendó también las Directrices revisadas para la aplicación del anexo V del MARPOL¹³⁰.

Eliminación de los buques tanque de casco simple

352. Tras el hundimiento del *Erika*, gran parte de la atención de la comunidad naviera se concentró el año pasado en estudiar la conveniencia de las normas y disposiciones mundiales existentes y, en el contexto del MARPOL, en el calendario actual para eliminar los buques tanque de casco simple. La OMI informó de que el CPMM había aprobado en su 45° período de sesiones la primera medida oficial con miras a establecer un calendario mundial para la eliminación rápida de buques tanque de casco simple, lo que abrió el camino a la aprobación de la regla 13G revisada del MARPOL en el 46° período de sesiones del CPMM, que ya se había adelantado a abril de 2001 para tratar lo antes posible la cuestión de la introducción de nuevas normas¹³¹.

353. La OMI explicó que en el proyecto de texto revisado de la regla 13G, elaborado por un grupo de trabajo del CPMM, se establecen dos opciones claras, A y B, para la eliminación de los buques tanque de casco simple. En ambos sistemas los buques de categoría 1 (es decir, petroleros de más de 20.000 toneladas que no cumplan con los requisitos de los tanques de lastre dividido situado en forma protectora (conocidos generalmente como buques tanque pre-MARPOL)) se eliminarían progresivamente entre el 1° de enero de 2003 y el 1° de enero de 2007, dependiendo del año de entrega. Los buques tanque de la categoría 2 (es decir del mismo tamaño que los de la categoría 1 que no cumplan con los requisitos de lastre dividido situado en forma protectora (buques tanque MARPOL)), construidos en 1986 o con anterioridad se eliminarían tras 25 años de navegación en ambos sistemas, pero los buques de la categoría 2 construidos después de 1986 se eliminarían entre 2012 y 2015 según la opción A y entre 2012 y 2017 según la opción B. En cuanto a los buques tanque de la categoría 3 (petroleros de tonelaje

inferior a las categorías 1 y 2) construidos en 1987 o con anterioridad a esta fecha, ambas opciones prevén su eliminación progresiva entre 2003 y 2013, pero los buques construidos después de 1987 se eliminarían entre 2013 y 2015 según la opción A y entre 2013 y 2017 según la opción B. Después de 2005 y 2010, respectivamente, sólo se permitiría que siguieran navegando los petroleros de las categorías 1 y 2 que hubiesen estado sujetos al plan de evaluación del estado del buque.

354. La OMI dijo que hubo consenso en el CPMM con respecto a que la eliminación de los buques tanque de casco simple debería considerarse tan sólo una de las medidas necesarias para ayudar a eliminar los buques tanque que no se ajusten a las normas. Por lo tanto, el grupo de trabajo elaboró una lista preliminar de temas que habría que examinar a ese respecto. El Comité invitó al Comité de Seguridad Marítima a que estableciera un grupo de trabajo en el MSC 73 (noviembre/diciembre de 2000), para examinar a fondo todas las medidas enumeradas y dividir las cuestiones de la lista, en un principio, en cuestiones relativas a la seguridad marítima y cuestiones ambientales. El Comité de Seguridad Marítima también pidió a los subcomités técnicos que siguieran trabajando sobre las cuestiones pertinentes y que presentaran un informe al CPMM y al Comité de Seguridad Marítima con un proyecto de plan de ejecución.

355. La OMI informó de que la mayoría de las delegaciones acogieron con cautela el proyecto de revisión de la regla 13G; muchas de ellas manifestaron su aprobación por el espíritu constructivo con que la reunión había tratado el tema.

Contaminación causada por pesqueros y embarcaciones pequeñas

356. Muchos países y muchos proyectos han señalado que los pesqueros son una fuente importante de contaminación marina al vertir residuos marinos, redes de pesca inservibles y desechos al medio marino. Otro problema que se mencionó proviene de la falta de reglamentación del transporte y la reposición de combustible en el mar para realizar actividades de pesca. En el “Seminario práctico sobre la prevención de la contaminación del mar en la región de Asia y el Pacífico”, celebrado en Townsville (Australia), del 7 al 12 de mayo de 2000¹³², se señaló que a estos problemas se añadía el nivel relativamente bajo de sensibilización ante la cuestión de la contaminación marina que existe

en numerosas comunidades pesqueras, a las que deberían ir dirigidos programas específicos de educación y sensibilización. En el Seminario también se observó que las embarcaciones pequeñas, incluidos los yates y otras naves de recreo, constituían una amenaza para el medio marino ya que era una fuente de desechos y residuos y podían propagar especies marinas dañinas.

357. La Asamblea General, en su resolución 55/8, de 30 de octubre de 2000, titulada "Pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y en la alta mar, capturas incidentales y descartes en la pesca, y otras cuestiones", exhortó a la FAO, la OMI las organizaciones y acuerdos regionales y subregionales de ordenación de la pesca y otras organizaciones intergubernamentales pertinentes a que, con carácter prioritario, se ocupasen de la cuestión de los desechos marinos en lo que atañe a la pesca y, cuando procediera, promoviesen la coordinación y ayudasen a los Estados a aplicar de modo pleno los acuerdos internacionales correspondientes, incluido el anexo V del MARPOL y las directrices para la implantación de dicho anexo.

358. Entre otras de las posibles propuestas para hacer frente al problema de los desechos marinos, en particular los procedentes de equipo de pesca abandonado, cabe mencionar la de establecer un plan de acción internacional para prevenir el descarte, reducir al mínimo las pérdidas y recuperar la mayor cantidad posible de equipo de pesca¹³³, y la de aumentar la eficacia del anexo V del MARPOL incorporándole las directrices para la aplicación de ese anexo en lo que respecta al equipo de pesca descartado o perdido, en particular las relativas a la presentación de informes y al registro de equipo de pesca descartado o perdido y de desechos operacionales de los buques¹³⁴.

ii) Progresos en la preparación de nuevos instrumentos

359. Otras dos de las principales esferas en que la OMI ha centrado su atención en el período que se examina ha sido el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales y la gestión del agua de lastre y su regulación en el plano mundial.

Proyecto de convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales

360. La OMI informó de que el CPMM había aprobado en principio el proyecto de convenio internacional sobre el control de sistemas antiincrustantes perjudiciales¹³⁵, que se había elaborado en respuesta a la resolución A.895(21) de la Asamblea de la OMI, sobre sistemas antiincrustantes empleados en buques, aprobada en noviembre de 1999, en que se pidió al CPMM que elaborara un instrumento jurídicamente vinculante en todo el mundo que encarara el problema. En la resolución se había instado a que se prohibiera en todo el mundo la aplicación de compuestos de organotina, que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes de los buques, a más tardar el 1° de enero de 2003, y que se prohibiera por completo la presencia de dichos compuestos para el 1° de enero de 2008. Todavía restan por debatir varias cuestiones, entre ellas los criterios para la entrada en vigor, antes de que la conferencia que se prevé celebrar en octubre de 2001 apruebe el convenio.

361. Según el nuevo Convenio propuesto, se exigirá a las partes que prohíban y/o restrinjan el uso de sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques que enarbolan su pabellón. La Convención se aplicará a todos los buques, y se exigirá a los buques de más de cierto tonelaje (que todavía no se ha determinado) que se examinen sus sistemas antiincrustantes y que cuenten con un certificado al respecto. Los sistemas antiincrustantes prohibidos o sujetos a control se incluirían en una lista en el anexo I del Convenio. En un comienzo, en el anexo se haría referencia a los compuestos de organotina que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes.

362. El Convenio permitiría que se incluyeran sustancias adicionales en el anexo y se estableciese el procedimiento para ello: la propuesta de prohibir o restringir una sustancia en particular se plantearía ante un grupo de expertos establecido por la OMI, que evaluaría los efectos negativos de dicho sistema antiincrustante. El convenio establecería un formato convenido para el certificado internacional de antiincrustantes y los procedimientos de examen y certificación.

363. Además de la información suministrada por la OMI, se señalaron a la atención dos artículos del proyecto de convenio, que actualmente figuran entre corchetes. Si se aprobase la redacción del artículo

actualmente titulado “Solución de controversias”, las partes podrían elegir el medio de arreglo pacífico de controversias, entre ellos los procedimientos de arreglo establecidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, si se aprobase la redacción actual del proyecto de artículo titulado “Relación con el derecho internacional y con otros acuerdos”, se establecería que nada de lo dispuesto en el convenio iría en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud del derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o de cualquier acuerdo internacional existente. Es cuestionable la conveniencia de hacer referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como un simple reflejo del derecho internacional consuetudinario, habida cuenta de que la Asamblea General insta anualmente a todos los Estados que todavía no lo hayan hecho a que pasen a ser partes en la Convención, a fin de lograr el objetivo de la universalidad. Tampoco es clara la referencia a “cualquier acuerdo internacional existente”, especialmente porque la Convención también satisface esa descripción.

Organismos acuáticos nocivos en el agua de lastre

364. Se estima que todos los años se trasladan en todo el mundo unos 10.000 millones de toneladas de agua de lastre, con la posibilidad de trasladar de una localidad a otra especies de vida marina que podrían ser ecológicamente nocivas cuando se las liberara en un medio no nativo. Una nueva iniciativa para encarar este grave problema ambiental es el subprograma GloBallast (Programa Mundial de Gestión del Agua de Lastre). El proyecto OMI/FMAM/PNUD titulado “Remoción de obstáculos a la aplicación efectiva de medidas de control y gestión del agua de lastre en los países en desarrollo” tiene por objetivo ayudar a los países a aplicar medidas efectivas de control contra la introducción de organismos acuáticos no deseados (véase el párrafo 583 y también el sitio en la Web de GloBallast: <http://globallast.imo.org>).

365. Otra manera de encarar el problema es elaborar reglamentos obligatorios. La OMI informó de los progresos hechos por el Grupo de Trabajo del CPMM (véase también A/55/61, párr. 189) en la preparación de un nuevo reglamento para la gestión del agua de lastre y los sedimentos, a fin de impedir el traslado de organismos acuáticos nocivos en el agua de lastre. Se ha previsto celebrar una conferencia diplomática en 2002 ó 2003 a

fin de aprobar las nuevas medidas. En el nuevo instrumento propuesto se establece un criterio de doble nivel. El primero se aplicaría a todos los buques e incluiría requisitos obligatorios para un plan de gestión del agua de lastre y los sedimentos, un libro de registro del agua de lastre y la obligación de que los nuevos buques realicen procedimientos de gestión del agua de lastre y los sedimentos hasta alcanzar un cierto estándar, o una gama de estándares. Se exigirá que los buques ya existentes realicen los procedimientos de gestión del agua de lastre después de un período de introducción gradual, pero quizás dichos procedimientos sean diferentes a los que se apliquen a los nuevos buques.

366. En el segundo nivel se estipularían requisitos especiales, que se aplicarían en ciertas zonas y se incluirían los procedimientos y los criterios para la aprobación de dichas zonas en que quizás se apliquen controles adicionales para la descarga o carga del agua de lastre. En el 45º período de sesiones del CPMM se observó que se debía prestar especial atención a la definición de las zonas de descarga y carga del agua de lastre, teniendo en cuenta las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹³⁶. El Grupo de Trabajo solicitó asesoramiento sobre las consecuencias y limitaciones establecidas en virtud del artículo 196 y otros artículos pertinentes de la Convención para los casos en que se establezcan zonas de gestión del agua de lastre más allá de una zona económica exclusiva¹³⁷.

367. La OMI informó de que el Grupo de Trabajo había confirmado que el cambio de lastre en alta mar es la única técnica de uso común de que se dispone actualmente para impedir la difusión de organismos acuáticos indeseables en el agua de lastre y que se debería seguir aceptando su uso. Sin embargo, se destacó que la técnica tiene varias limitaciones: su eficiencia es variable en lo que respecta a la remoción de organismos; el porcentaje eliminado depende del tipo de organismo; y la calidad del agua descargada depende de la calidad original del agua cargada. También tiene límites geográficos. Además, aunque los buques existentes podrían estar sujetos a limitaciones operacionales, se podría diseñar los nuevos buques de manera que el cambio de lastre se pueda realizar en una gama de circunstancias mucho más amplia. El Grupo de Trabajo concluyó que quizás el desarrollo de otras tecnologías de tratamiento produzca técnicas mucho más fiables y que el cambio de agua de lastre es una solución temporal.

iii) *Responsabilidad e indemnización por los daños causados por contaminación de las aguas por hidrocarburos*

Aumento de los límites de la indemnización por daños causados por contaminación de las aguas por hidrocarburos

368. En virtud del Protocolo de 1992 del Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas por hidrocarburos, el propietario del buque es estrictamente responsable por los daños sufridos a resultas de un incidente de contaminación. Si un accidente en el mar causa un daño ambiental de valor superior a la indemnización establecida en virtud del Convenio, entrará en juego el Fondo IOPC, establecido por el Protocolo de 1992 del Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971 (el Convenio del Fondo), constituido por contribuciones hechas por los importadores de petróleo, a fin de pagar el saldo. De ese modo, el régimen establecido por los dos tratados garantiza que la carga de la indemnización se distribuya de manera más equilibrada entre los propietarios de los buques y los intereses de la carga.

369. La OMI informó de que su Comité Jurídico, en su 82º período de sesiones (octubre de 2000), aprobó enmiendas al Convenio sobre la responsabilidad civil y al Fondo IOPC¹³⁸. Las enmiendas aumentaron en un 50% el límite de la indemnización pagadera a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos causada por buques tanque. Se espera que entren en vigor el 1º de noviembre de 2003, a menos que antes de esa fecha se reciban objeciones de una cuarta parte de los Estados Contratantes.

370. El aumento del límite de responsabilidad se aprobó después de dos incidentes importantes, el del *Nakhodka*, ocurrido costa afuera del Japón en 1997, y el desastre del *Erika*, costa afuera de Francia en diciembre de 1999. Las enmiendas al Convenio sobre la responsabilidad civil aumentan el límite de la indemnización a 89,77 millones de derechos especiales de giro (DEG) (aproximadamente 115 millones de dólares de los EE.UU.) para buques de más de 140.000 toneladas brutas, un aumento de la suma de 59,7 millones de DEG (76,5 millones de dólares) prevista en el Protocolo de 1992. Las enmiendas establecidas al Fondo IOPC aumentan la suma máxima de la indemnización pagadera por el Fondo IOPC en razón de un solo

incidente, incluso el límite establecido en virtud de las enmiendas al Convenio sobre la responsabilidad, a 203 millones DEG (260 millones de dólares) un aumento en comparación con la cifra de 135 millones DEG (173 millones de dólares). Sin embargo, si tres de los Estados que contribuyen al Fondo recibieran más de 600 millones de toneladas de petróleo por año, la suma máxima se eleva a 300,74 millones DEG (386 millones de dólares), en comparación con la suma anterior de 200 millones DEG (256 millones de dólares).

371. Además, como continuación de la información suministrada por la OMI, cabe observar que el Convenio del Fondo dejará de aplicarse el 27 de marzo de 2001, fecha de entrada en vigor del Protocolo de 2000. El Protocolo de 2000 del Convenio del Fondo fue aprobado en una conferencia internacional, celebrada a fin de enmendar el párrafo 1 del artículo 43 del Convenio y facilitar la terminación ordenada de dicho Convenio, garantizando al mismo tiempo que el Fondo IOPC pueda respetar plenamente su obligación de indemnizar a las víctimas de contaminación por hidrocarburos encuadradas en el Convenio¹³⁹. Esa necesidad había surgido porque la mayoría de los principales contribuyentes al Fondo de entre los Estados Contratantes habían abandonado a este Fondo y se habían sumado al régimen del Fondo de 1992 (véase también A/54/429, párr. 439). En consecuencia, el Fondo de 1971 estaba perdiendo viabilidad financiera. En la conferencia se aprobó también una resolución titulada “Resolución sobre la terminación del Convenio del Fondo de 1971 y adhesión a los Protocolos de 1992”¹⁴⁰.

Proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques

372. La OMI informó de que se esperaba que una conferencia diplomática, que habrá de convocarse en marzo de 2001, aprobará un convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques¹⁴¹. El convenio propuesto completará la tarea iniciada por el Comité hace más de 30 años, a saber, la aprobación de un conjunto amplio de normas internacionales unificadas que rijan el otorgamiento rápido y eficaz de una indemnización a todas las víctimas de la contaminación proveniente de los buques.

2. Cooperación regional

a) Examen de los programas y planes de acción regionales del PNUMA relativos al mar

373. El plan de los mares regionales está pasando actualmente por un período de revitalización. Inaugurado en 1974, se basa en el examen periódico de los planes de acción aprobados en reuniones intergubernamentales de alto nivel. En la actualidad son 15 las regiones¹⁴² incluidas por los planes de acción aprobados, 11 de las cuales reciben el apoyo de convenciones marítimas regionales (véase el anexo V del presente informe). Bajo los auspicios del PNUMA se celebraron las negociaciones de los 12 convenios y planes de acción marítimos regionales del mundo en desarrollo. El PNUMA también respalda las negociaciones en el Pacífico nororiental y en el Alto Atlántico suroccidental.

374. Entre los principales objetivos del programa de los mares regionales y de los planes de acción se incluyen la promoción de la ordenación integrada y el desarrollo sostenible de las zonas costeras y de las cuencas fluviales conexas y de sus recursos acuáticos vivos; la promoción de la aplicación de medidas técnicas, institucionales, administrativas y jurídicas adecuadas para mejorar la protección del medio costero y marino; y facilitar la evaluación del medio costero y marino, incluso su condición y tendencias.

375. Si bien no todos los 140 Estados¹⁴³ que participan en por lo menos uno de los programas y planes de acción de los mares regionales son Estados partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el programa de los mares regionales es un ejemplo de la realización de las obligaciones generales que figuran en la parte XII de la Convención, que hace hincapié en la necesidad de cooperar internacional y regionalmente en cuestiones relativas a la protección y preservación del medio marino (artículos 192 y 197).

376. Después de la aprobación en 1995 del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, el PNUMA comenzó a revitalizar el programa de los mares regionales (véanse párrafos 320 a 333). En febrero de 1999, el Consejo de Administración del PNUMA, en su decisión 20/19 A, destacó la necesidad de que el PNUMA reforzara al programa de los mares regionales como mecanismo central para la ejecución de sus actividades en relación con el capítulo 17 del Programa 21.

377. A resultas de estas actividades de revitalización, se convocó en La Haya, del 5 al 8 de julio de 1999, la Segunda Reunión Mundial de Convenios y Planes de Acción sobre los Mares Regionales.

378. La Tercera Reunión Mundial de Convenios y Planes de Acción sobre los Mares Regionales se celebró en Mónaco del 6 al 11 de noviembre de 2000. Los cuatro objetivos principales de la Reunión fueron: a) promover y aumentar la colaboración horizontal entre los convenios y planes de acción sobre los mares regionales encarando de manera más eficaz la protección y el uso sostenible del medio marino; b) reforzar los vínculos entre los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales y los convenios ambientales mundiales y los acuerdos conexos; c) reforzar los vínculos entre los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales y el Plan de Acción Mundial mediante medidas concretas convenidas; y d) seguir progresando en la revitalización de los convenios sobre los mares regionales.

379. En la Tercera Reunión se convocó una mesa redonda sobre los problemas y las cuestiones fundamentales que afectan a los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales. La cuestión más frecuentemente planteada por los representantes de los convenios y planes de acción sobre los mares regionales fue la de las limitaciones financieras que dificultan la aplicación de los convenios y los planes regionales. Otras inquietudes mencionadas con frecuencia fueron las del intercambio inadecuado de información, la necesidad de aumentar la participación de la sociedad civil y del sector privado, el grado de cumplimiento y las medidas para hacerlo efectivo, la prevención de la contaminación marina y medidas de respuesta, y el mejoramiento de la vigilancia.

380. En la Reunión se recomendó que se invitara a los representantes de las industrias naviera, química y del turismo a participar de la Cuarta Reunión Mundial de convenios y planes de acción sobre los mares regionales, a fin de encarar la cuestión de una mayor colaboración en los programas sobre los mares regionales, incluso la financiación de las actividades.

381. La Reunión pidió a la División de Convenios Ambientales del PNUMA que preparara un documento, que sería examinado por el Consejo de Administración en su 21º período de sesiones (5 al 9 de febrero de 2001), en relación con el fortalecimiento de la labor del

PNUMA en la continua revitalización del programa de los mares regionales.

382. La Reunión también aprobó recomendaciones relativas a: a) posibilidades innovadoras de financiación para los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales; b) examen de nuevas posibilidades de cooperación horizontal entre los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales; aplicación del Plan de Acción Mundial; c) evaluación y vigilancia de los océanos; d) reforzamiento de los vínculos entre los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales y los convenios relativos a los productos químicos, y e) recursos de los vínculos entre los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales y los convenios y acuerdos sobre la diversidad biológica.

383. En general, en esas recomendaciones se instó a una mayor cooperación entre los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales y las distintas instituciones y secretarías cuyos mandatos y objetivos se relacionan con aspectos del medio marino. Las recomendaciones indican que se llegará a una nueva era de mayor colaboración que, entre otras cosas, permitirá el intercambio de información y experiencias y alentará la creación de capacidad en cuestiones que preocupan y afectan a todo el ecosistema marino. Se acogió con beneplácito y se alentó el establecimiento de relaciones de "hermanamiento" entre los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales¹⁴⁴.

384. Los Ministros de Medio Ambiente y Jefes de Delegación que se reunieron en Malmö (Suecia) del 29 al 31 de mayo de 2000 instaron a que se aplicara un criterio más coherente y coordinado entre los instrumentos internacionales dedicados al medio ambiente. En este primer Foro Mundial de Ministros de Medio Ambiente se aprobó la Declaración de Malmö en que, entre otras cosas, se afirma que el marco en evolución del derecho internacional del medio ambiente y el desarrollo del derecho interno constituye un fundamento sólido para encarar las principales amenazas actuales al medio ambiente. Se añadió que para esa evolución se deben establecer criterios más coherentes y coordinados entre los instrumentos internacionales dedicados al medio ambiente.

385. La revitalización del programa de los mares regionales también incluyó los notables acontecimientos siguientes. En abril de 2000 comenzó a funcionar el sitio en la Web del PNUMA dedicado a los mares regionales (www.unep.ch/seas/). En octubre de 2000 se

publicó una monografía dedicada al PNUMA y a los 17 convenios y planes de acción mundiales sobre los mares regionales. Comenzó una iniciativa conjunta del PNUMA y la FAO en que se exploran distintas posibilidades de cooperación entre el programa de los mares regionales y las organizaciones regionales de ordenación de la pesca. El 9 de febrero de 2001, el Consejo de Administración del PNUMA aprobó la decisión 21/28 d), en que se acogió con beneplácito esta iniciativa conjunta y se pidió al Director Ejecutivo del PNUMA que, junto con la FAO, prestase apoyo a las medidas encaminadas a mejorar la cooperación entre los organismos regionales de pesca y los convenios y los planes de acción sobre los mares regionales (véanse los párrafos 272 a 278). También se preparó un proyecto de documento titulado "Financing Regional Seas Conventions: Paying for a Regional and Public Good" (Financiación de los convenios sobre mares regionales: cómo sufragar el bien regional y público), en el que se examinan mecanismos financieros distintos y novedosos para movilizar los recursos en apoyo de la secretaria de las convenciones y las actividades de los planes de acción de las regiones del Pacífico noroccidental y del Gran Caribe¹⁴⁵.

b) Otras regiones

i) Comisión para la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico (HELCOM)

386. El Convenio sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico (Convenio de Helsinki, 1992), entró en vigor el 17 de enero de 2000, con lo cual reemplazó al Convenio de Helsinki de 1974. Las partes están obligadas a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas o de otro tipo pertinentes a fin de impedir eliminar la contaminación y promover la restauración ecológica de la zona del Mar Báltico y preservar su equilibrio ecológico¹⁴⁶. La labor de la Comisión está a cargo de cinco organismos subsidiarios y de un equipo de tareas encargado de la aplicación de los programas y se complementa con varios grupos de trabajo y proyectos¹⁴⁷.

387. La Comisión de Helsinki comenzó un nuevo proyecto para salvaguardar el transporte marítimo. Según las cifras presentadas en la segunda reunión del grupo de contaminación de fuentes marinas de la Comisión (Bruselas, enero de 2001) aumentan las probabilidades de que se produzcan incidentes de contaminación marina proveniente de buques. Un estudio de los accidentes navales en todo el Mar Báltico en el período

comprendido entre 1989 y 1999, demostró que se produjeron 232 accidentes, de los cuales una quinta parte dio lugar a contaminación de hidrocarburos. Las zonas de alto riesgo en que se concentran los accidentes se encuentran cerca de las zonas portuarias y en los estrechos más angostos. El proyecto entrañó la reunión de un inventario fiable del transporte marítimo en toda la zona del Mar Báltico y la señalización de las posibles zonas que se encuentran en situación de riesgo. Se prevé que sea posible adoptar medidas de precaución adaptadas a cada zona de riesgo. Sobre la base de los resultados del nuevo proyecto, la Comisión de Helsinki prevé establecer prioridades entre las medidas de respuesta, a fin de estar en condiciones de responder rápidamente para proteger las zonas marinas delicadas, como las de cría y desove, en beneficio del Mar Báltico y de su pueblo.

ii) Comisión OSPAR para la protección del medio marino del Atlántico Noreste

388. En su período de sesiones anual, celebrado en Copenhague del 26 al 30 de junio de 2000, la Comisión OSPAR aprobó dos medidas relativas a la aplicación de su estrategia para las sustancias radiactivas. Se trata de: a) la adopción de planes nacionales y la presentación de pronósticos detallados sobre el logro de la eliminación o reducción de las sustancias radiactivas de fuentes nucleares y no nucleares; y b) una decisión vinculante, aprobada por 12 Estados¹⁴⁸, sobre la reducción y la eliminación de las descargas, emisiones y pérdidas radiactivas, especialmente provenientes del reprocesamiento de material nuclear.

389. Además, la Comisión OSPAR aprobó y publicó un informe sobre la situación de todo el Atlántico noreste, titulado “*QSR 2000*”, que inicialmente preparó en cumplimiento de un mandato de la reunión ministerial en 1992. A fin de poner en práctica su compromiso, en 1994 la Comisión había decidido comenzar la preparación de informes sobre la situación en cinco regiones del Atlántico meridional: aguas árticas, el Gran Mar del Norte, el Mar Celta, la Bahía de Bizcaya y la costa ibérica y el Gran Atlántico. Esos informes regionales, que se publicaron separadamente, constituyen el fundamento del *QSR 2000*. El *QSR 2000* está dedicado a, entre otras cosas, geografía, hidrografía y clima, actividades humanas, química, biología, así como a una evaluación general. El propósito de las conclusiones y recomendaciones que figuran en el *QSR 2000* es señalar a la atención problemas y determinar prioridades

para que sean examinados en los foros correspondientes, como fundamento de la labor futura.

iii) Región Ártica: Programa para la protección del medio marino ártico (PAME)

390. La segunda reunión ministerial del PAME se celebró en Barrow, Alaska (Estados Unidos de América), los días 12 y 13 de octubre de 2000. En la reunión se estableció el programa del Consejo Ártico¹⁴⁹ para el período 2000-2002. Entre los logros del Consejo durante el período en que ocupó la presidencia los Estados Unidos se pueden mencionar, entre otras cosas, los constantes progresos hechos en cada uno de sus cuatro grupos de trabajo del Consejo, que incluyen contribuciones en pro de la elaboración y aplicación del Programa de Acción Nacional Ruso para proteger al medio marino ártico de las actividades de origen terrestre y la preparación de un mapa de recursos en situación de riesgo debido a los derramamientos de hidrocarburos en el Ártico.

391. En la reunión, el Consejo aprobó la Declaración de Barrow, en que se respaldó el Documento Marco del Consejo del Ártico sobre desarrollo sostenible, que constituirá el fundamento de la cooperación continua en el Ártico en la esfera del desarrollo sostenible. También tomó nota con agradecimiento de la labor realizada por el Grupo de Trabajo del PAME en los siguientes campos: aplicación del programa de acción regional, explotación costa afuera de petróleo y gas, navegación marítima y el examen de los convenios y acuerdos internacionales. Según se señaló en un informe a los ministros, las futuras actividades del PAME fueron respaldadas por el Consejo, que reconoció que los planes de acción regionales deberán emplearse como marco de gestión para mejorar la colaboración entre los grupos de trabajo en lo que respecta a la protección del medio marino y costero del Ártico y que en las actividades de dichos planes de acción regionales se deben incluir los impactos sobre la zona costera, que deberán ser examinados más cabalmente.

392. El Consejo también tomó nota de la labor realizada por la OMI en relación con las directrices de la OMI para los buques que operan en las aguas del casquete polar del Ártico y acogió con beneplácito que continuara la cooperación en relación con ellas.

D. Desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo

393. Los océanos y los mares tienen una influencia enorme en los pequeños Estados insulares en desarrollo¹⁵⁰, en su economía, su medio ambiente y clima. Los océanos siguen siendo la principal fuente de alimentos para la subsistencia de la población de muchos de esos Estados. Debido a esa gran dependencia de los océanos, no es de extrañar que hayan otorgado y sigan otorgando gran importancia a las cuestiones relativas a los océanos. Con reconocimiento de las características que ponen de relieve la vulnerabilidad económica y la fragilidad ambiental de los pequeños Estados insulares en desarrollo, hay disposiciones concretas en el derecho internacional y en otros importantes instrumentos de carácter no vinculante¹⁵¹ que se refieren a las características geográficas especiales y la vulnerabilidad de esos Estados. En su quincuagésimo quinto período de sesiones (2000), la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó cuatro resoluciones (55/202, 55/203, 55/7 y 55/8) relativas a los pequeños Estados insulares en desarrollo y los asuntos oceánicos. Al 31 de enero de 2001, 34 pequeños Estados insulares en desarrollo, de un total de 41 (véase el anexo VI), habían ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; tres la habían firmado, pero no habían dado aún su consentimiento en obligarse y 21 eran partes en el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención. De los 27 Estados que han ratificado el Acuerdo de 1995 de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces o se han adherido a él, 15 son pequeños Estados insulares en desarrollo. No obstante, su reducida capacidad nacional, la falta de personal capacitado y calificado en materias técnica y sus limitados recursos financieros siguen entorpeciendo sus intentos de aplicar plenamente la Convención y otros acuerdos conexos. En la Declaración y el estado de la ejecución del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo e iniciativas para la ejecución, aprobada en el vigésimo segundo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas (1999) (véase el documento A/S-22/9/Rev.1, párr. 22) y en los resultados de la primera reunión del proceso de consultas (véase el documento A/55/274) se destacó la necesidad de fomentar la capacidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo a fin de que pudieran asumir plenamente los compromisos que figuraban en los programas de acción y los instrumentos internacionales relativos a los océanos.

El fomento de la capacidad en los ámbitos de la capacitación, la investigación y la pericia técnica en pro de la ordenación sostenible de los océanos y los mares continúa siendo una prioridad para esos Estados.

394. La cooperación entre la comunidad internacional y los pequeños Estados insulares en desarrollo sigue siendo un componente fundamental de la labor de éstos en pro de un desarrollo sostenible, incluido el desarrollo de los recursos oceánicos. Como se destacó en la Declaración de Malmö¹⁵², existe una diferencia alarmante entre los compromisos y la acción. Es preciso cumplir a tiempo las metas y los objetivos relativos al desarrollo sostenible acordados por la comunidad internacional, como la adopción de estrategias nacionales de desarrollo sostenible y mayor apoyo a los países en desarrollo. Además, en la declaración se afirma que para que esa empresa culmine con éxito es esencial, movilizar recursos nacionales e internacionales, comprendida la asistencia para el desarrollo, muy superiores a los niveles actuales¹⁵³. Órganos regionales de pesca y otras organizaciones internacionales, entre ellas la FAO, el PNUD, el PNUMA y el FMAM¹⁵⁴ y en algunos casos instituciones bancarias regionales¹⁵⁵, han prestado alguna asistencia, incluidos recursos técnicos y financieros para la ordenación sostenible de los recursos pesqueros. El FMAM y el PNUD han participado en proyectos en cuatro esferas de actividades¹⁵⁶ del FMAM; más relacionada con las cuestiones oceánicas en el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, especialmente en el ámbito de la ordenación integrada del medio marino costero, es el programa sobre aguas internacionales, que lleva a cabo, en otras regiones, en África, Asia y el Pacífico y América Latina y el Caribe¹⁵⁷. Además, el FMAM y el PNUD organizaron cursos prácticos nacionales y regionales de fomento de la capacidad para ayudar a los países receptores a entablar un diálogo abierto entre el FMAM y los participantes. Los cursos se celebraron del 8 al 11 de agosto de 2000 en la región de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO); del 5 al 8 de diciembre de 2000 en la subregión del Caribe; y del 12 al 15 de diciembre de 2000 en Cuba. Está previsto realizar más cursos en 2001, con inclusión de una serie para las Comoras, Mauricio y las Seychelles que tendrán lugar del 10 al 13 de julio de 2001. Se organizarán unos 50 cursos prácticos a nivel nacional y regional en un período de tres años.

395. Las actividades pesqueras en las zonas económicas exclusivas de los pequeños Estados insulares en

desarrollo siguen desempeñando un importante papel en el desarrollo económico de éstos. No obstante, la pesca ilícita, no regulada y no declarada continúa siendo una amenaza importante para la cosecha sostenible de recursos marinos vivos (véanse párrafos 245 a 259). La falta de capacidad y de recursos para hacer cumplir los acuerdos internacionales y regionales mencionados en la resolución 55/7 de la Asamblea General sigue siendo un motivo de preocupación para los pequeños Estados insulares en desarrollo cuyas zonas económicas exclusivas son a menudo más grandes que su superficie terrestre. Es importante que exista una cooperación constante con la comunidad internacional en la supervisión de las actividades pesqueras y la vigilancia de las zonas económicas exclusivas de los pequeños Estados insulares en desarrollo para que la ordenación sostenible de los recursos oceánicos dentro de sus zonas económicas exclusivas llegue a ser realidad.

396. Entre las principales iniciativas más recientes relativas al mantenimiento y la conservación de los recursos oceánicos y el medio marino de los pequeños Estados insulares en desarrollo hay que citar la conclusión de las negociaciones del Convenio sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios del Océano Pacífico occidental y central¹⁵⁸ (véase párrafo 277) y la aprobación de la resolución 55/203 de la Asamblea General, de 2 de diciembre de 2000, titulada “Promoción de un enfoque integrado de la ordenación de la zona del Mar Caribe en el contexto del desarrollo sostenible”. El objetivo del Convenio es velar, mediante una ordenación eficaz, por la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las poblaciones de peces altamente migratorios en el Pacífico occidental y central de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces¹⁵⁹. En esa resolución, la Asamblea General pidió a la comunidad internacional que prestara asistencia y cooperación para la protección del Mar Caribe. Entre las iniciativas destacadas relativas a los pequeños Estados insulares en desarrollo que comportan la protección y la conservación del medio marino y el desarrollo sostenible de los recursos marinos figuran: en el Caribe, la aprobación de una estrategia ambiental en la sexta reunión ordinaria del Consejo Ministerial de la Asociación de Estados del Caribe, celebrada en San Pedro Sula (Honduras) en diciembre de 2000 y, en el Pacífico meridional, la aprobación del programa sobre aguas internacionales del Pacífico meridional en la 11ª reunión bienal del SPREP (Guam, octubre de 2000).

Además, el Foro de las Islas del Pacífico está preparando una política regional para el Océano Pacífico¹⁶⁰.

397. Las consecuencias del cambio climático y la elevación conexas del nivel del mar siguen siendo motivo de preocupación para los pequeños Estados insulares en desarrollo, especialmente los de baja altitud y los atolones. En el tercer informe de evaluación del Grupo de Trabajo I del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC)¹⁶¹ se afirmaba, en relación con las temperaturas oceánicas, que los datos de medición de las mareas indicaban que el nivel medio del mar en todo el mundo había subido entre 0,1 y 0,2 metros durante el siglo XX. Según las proyecciones, el nivel medio mundial del mar ha de subir entre 0,09 y 0,88 metros entre 1990 y 2100 (en el informe especial sobre escenarios relativos a las emisiones¹⁶² se presentan todas las posibilidades). Según las proyecciones de un informe del IPCC sobre las consecuencias del cambio climático en los pequeños Estados insulares en desarrollo, preparado para la Sexta Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (La Haya, 13 al 24 de noviembre de 2000), se había de producir en el futuro un calentamiento de 1° a 2° C en el Mar Caribe y en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Si bien hay muchas incertidumbres en las proyecciones de modelos climáticos en cuanto a la distribución, la frecuencia y la intensidad de los ciclones tropicales y los fenómenos de El Niño/Oscilación Austral, la previsión más significativa relativa al clima para las islas pequeñas es la elevación del nivel del mar. Aunque el grado de vulnerabilidad varía según las islas, se prevé que prácticamente todos los pequeños Estados insulares en desarrollo resultarán perjudicados por la subida del nivel del mar (véanse párrafos 416 a 420)¹⁶³.

398. El transporte de materiales radiactivos a través de las zonas económicas exclusivas y los territorios de los pequeños Estados insulares en desarrollo sigue siendo motivo de preocupación para esos Estados y las regiones en que se encuentran. El Foro de las Islas del Pacífico, en un comunicado emitido en su 31ª reunión (Tarawa, octubre de 2000), mencionó el constructivo diálogo que seguía habiendo entre los miembros del Foro y Francia, el Japón y el Reino Unido sobre la posibilidad de establecer un régimen de responsabilidad para indemnizar a la región por los daños o perjuicios causados por accidentes durante el transporte de esas mercancías a través de la región¹⁶⁴. Representantes de los Estados del Caribe se refirieron también a la cuestión

del transporte de materiales radiactivos en la cuarta reunión de los Comités Especiales de protección y conservación del medio ambiente y el Mar Caribe y de los recursos naturales (Puerto España, 21 a 23 de junio de 2000)¹⁶⁵.

399. Nueve pequeños Estados insulares participaron en la primera reunión del proceso de consultas (véanse párrs. 608 a 614)¹⁶⁶. Resulta evidente que, para que ese proceso mantenga su integridad, es importante que participen en él los pequeños Estados insulares en desarrollo. Se va a establecer un fondo fiduciario de contribuciones voluntarias, en virtud de la resolución 55/7 de la Asamblea General, para ayudar a los Estados en desarrollo, incluidos los pequeños Estados insulares en desarrollo, a participar en el proceso de consultas¹⁶⁷. Al amparo de esa misma resolución se estableció otro fondo fiduciario para ayudar a esos Estados en la preparación de las presentaciones que hicieran en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 76 y el anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (véanse párrs. 65 a 69)¹⁶⁸.

400. La falta de capacidad, sumada a los limitados recursos tanto financieros como técnicos, sigue siendo uno de los principales obstáculos para que los pequeños Estados insulares en desarrollo cumplan las obligaciones que han asumido en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros acuerdos relativos a los océanos, incluidos los programas internacionales de acción. Será preciso que la comunidad internacional adopte medidas más concretas para ayudar a esos Estados en la labor que realicen en los planos regional y nacional para aplicar la Convención y otros acuerdos relativos a los océanos.

E. Protección de zonas marinas concretas

401. Puede ocurrir que un Estado quiera proteger una zona marina por diversos motivos, como su importancia ecológica, biogeográfica, científica, económica o social, o la vulnerabilidad de sus recursos a ciertas actividades. En diversos instrumentos mundiales y regionales se encuentran medidas de distinta índole para proteger las zonas marinas y sus recursos. El tipo de medidas que deseen adoptar los Estados para regular determinadas actividades en una zona marina depende de sus características específicas, sus especies y el ecosistema que se quiera proteger.

402. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por ejemplo, permite que un Estado ribereño tome medidas en su zona económica exclusiva para reglamentar las temporadas y áreas de pesca (párrafo 4 c) del artículo 62) o, con sujeción a la aprobación de la OMI, para proteger una zona de las actividades pesqueras (párrafo 6 del artículo 211). En el capítulo 17 del Programa 21 se exhorta a los Estados a que tomen medidas para mantener la diversidad biológica y la productividad de las especies marinas y los hábitat sujetos a su jurisdicción nacional mediante, entre otras cosas, el establecimiento y la ordenación de zonas protegidas (párr. 17.7). Según el Convenio sobre la Diversidad Biológica, las partes han de establecer un sistema de zonas protegidas en que deben adoptarse medidas especiales para conservar la diversidad biológica y han de elaborar directrices para la selección, creación y ordenación de esas zonas (artículo 8 a) y b)). En su segunda reunión, la Conferencia de las Partes en el Convenio decidió que las zonas protegidas marinas y costeras fueran una de las cinco cuestiones temáticas y esferas de acción de conformidad con el Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica costera y marina (véanse los párrafos 283 a 291).

403. Otras medidas en el plano mundial que pueden aplicar los Estados son la designación de una zona como zona especial en virtud del MARPOL 73/78; zona marina especialmente sensible; como santuario con arreglo a la Convención Internacional para la Reglamentación de la Caza de la Ballena; como reserva de la biosfera en virtud del Programa intergubernamental sobre el hombre y la biosfera de la UNESCO; patrimonio cultural o nacional para su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial en el marco de la Convención para la protección del patrimonio mundial, cultural y natural o como humedal de importancia internacional al amparo de la Convención relativa a los humedales de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas. Entre las medidas regionales cabe citar la creación de una zona especialmente protegida en virtud de los acuerdos marinos regionales del PNUMA u otras medidas de protección existentes con arreglo a otros acuerdos regionales (véanse los párrafos 386 a 392). No obstante, el contenido, el objetivo y el carácter vinculante de las posibles medidas varían enormemente entre los diversos regímenes mencionados.

1. Zonas marinas protegidas

404. Se ha señalado que las zonas marinas protegidas constituyen un instrumento esencial para contribuir a la conservación de las especies y la restauración del ecosistema marino. Pueden ser pequeñas o grandes y su creación puede obedecer a diversos motivos, desde la protección estricta hasta los usos múltiples. En el Mandato de Yakarta se afirma que el hecho de que constituyan un hábitat fundamental para los recursos marinos vivos debe ser un criterio importante para su selección¹⁶⁹. Hasta la fecha, los Estados han creado zonas marinas protegidas principalmente cerca de su costa. No obstante, algunos Estados han aprobado o van a aprobar leyes nacionales para crear zonas marinas protegidas también en sus zonas económicas exclusivas.

405. En la primera reunión del proceso de consultas, algunas delegaciones destacaron la necesidad de examinar la utilización de zonas marinas protegidas como instrumento de ordenación integrada de los océanos. También señalaron que esas zonas podrían constituir un régimen en que se incluyera la conservación de la diversidad biológica, la pesca, la exploración minera, el turismo y la investigación científica de forma sostenible. A ese respecto, se mencionó la necesidad de establecer métodos para la creación y la ordenación de zonas marinas protegidas en alta mar. Otras delegaciones expresaron reservas a la creación y la ordenación de zonas marinas protegidas en alta mar. Se señaló que debería estudiarse la posibilidad de incluir la cuestión de las zonas marinas protegidas en los programas de las futuras reuniones¹⁷⁰.

406. En el año 2000 se celebraron dos cursos prácticos sobre zonas marinas protegidas en alta mar, lo que refleja el interés creciente de la comunidad internacional por encontrar mecanismos para crear zonas de protección en alta mar. El curso práctico de expertos titulado "Zonas marinas protegidas en alta mar: requisitos científicos y aspectos jurídicos" organizado por el Organismo federal de Alemania para la conservación de la naturaleza (27 de febrero a 4 de marzo de 2001) obedecía al propósito de determinar las necesidades en materia de conservación y las prioridades en alta mar; examinar las actividades existentes para conservar lugares valiosos y encontrar ideas para establecer un sólido régimen de protección de esos lugares en alta mar. El segundo curso práctico, titulado "Protección de la diversidad biológica marina en alta mar en el Pacífico suroccidental: la función de las zonas marinas protegidas", que se celebrará en Australia en abril de 2001, se

basará en los resultados del curso de Alemania, aplicándolos a las circunstancias concretas del Pacífico suroccidental.

407. El en el séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (1999) (véase el documento A/54/429, párrs. 508 y 509) y en la primera reunión del Grupo de Expertos en diversidad biológica marina y costera, organizada por la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica en marzo de 1997, se planteó la posibilidad de crear zonas marinas protegidas fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Los expertos destacaron la importancia excepcional de algunas zonas de alta mar y de los fondos abisales (como las zonas de desove identificadas, las fosas oceánicas profundas y algunas chimeneas hidrotermales) que quedan fuera de la jurisdicción nacional y pidieron que se consideraran los posibles medios y modalidades de la creación de zonas marinas protegidas (véase el documento A/52/487, párr. 241).

2. Zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles

408. La OMI informó de que el Comité de Protección del Medio Marino, en su 45º período de sesiones, había tomado nota de las enmiendas a las directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles que figuraban en las resoluciones de la Asamblea de la OMI A.720(17) y A.885(21), preparadas por su grupo de redacción. El Comité reconoció la necesidad de que la Asamblea aprobara una resolución para revocar las directrices existentes y pidió a la secretaría que preparara un proyecto de resolución de la Asamblea junto con un texto revisado de las directrices para debatirlo y aprobarlo en su 46º período de sesiones, en abril de 2001.

409. Además, hubo acuerdo en el Comité en que podría prepararse otro documento de asesoramiento sobre el proceso de selección del régimen más adecuado para una zona determinada del mar. El Comité pidió a la secretaría que elaborara un proyecto de documento para el 46º período de sesiones sobre la base de un esquema preparado por el grupo de redacción, así como un diagrama para ayudar a los Estados miembros a decidir el método más adecuado para proteger en mayor medida las zonas marinas sensibles¹⁷¹.

3. Iniciativas a nivel regional

410. Todos los protocolos relativos a las zonas especialmente protegidas, aprobados en el marco del programa de mares regionales del PNUMA (véase el anexo V del presente informe), han entrado ya en vigor y abarcan las regiones de África oriental, el Gran Caribe, el Mediterráneo y el Pacífico sudoriental. Para las partes en esos protocolos, el objetivo en relación con las zonas especialmente protegidas como instrumento de conservación y protección consistirá ahora en la aplicación y consolidación de las normas establecidas, mientras que en otras regiones aún podrían adoptarse medidas legislativas. Otras regiones que han establecido regímenes concretos con medidas de protección y conservación de las zonas marinas son la Antártida, la zona del Mar Báltico y el Atlántico nororiental. Además, cabe señalar que hay otros acuerdos regionales en virtud de los cuales se protegen ciertas especies y hábitat de forma más general. Entre esos acuerdos figuran el Convenio africano sobre la conservación de la naturaleza y los recursos naturales; el Acuerdo de la ASEAN sobre la conservación de la naturaleza y los recursos naturales (que aún no ha entrado en vigor) y el Convenio sobre la conservación de la naturaleza en el Pacífico meridional. Además, en un gran número de acuerdos de pesca regionales se estipula el establecimiento de regímenes de conservación aplicables en zonas marinas concretas para la ordenación de los recursos en cuestión.

411. El instrumento del PNUMA que ha entrado en vigor más recientemente, en mayo de 2000, es el Protocolo de 1990 relativo a las áreas y a la flora y fauna silvestres especialmente protegidas del Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe. En el Protocolo se estipula el establecimiento de zonas protegidas en lugares en que las partes ejercen su soberanía, sus derechos soberanos o su jurisdicción y se describen diversas medidas que podrían aplicarse en esos lugares utilizando un planteamiento ecosistémico. La primera reunión del Comité Consultivo Científico y Técnico y la primera reunión de las partes en el Protocolo se celebrará en Cuba del 24 al 29 de septiembre de 2001.

412. Cabe señalar que los regímenes para el Mediterráneo, el Báltico y el Atlántico nororiental han asido adaptados teniendo en cuenta los cambios recientes en los métodos de conservación y protección. En ellos se emplean conceptos como la protección de la diversidad biológica y la ordenación integrada, propiciados en el

Programa 21 y en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, y que pueden servir de modelos para otras regiones en ese sentido.

413. El Protocolo de Barcelona relativo a las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo entró en vigor en diciembre de 1999 y sustituyó al Protocolo anterior de 1982 sobre zonas especialmente protegidas. El Protocolo de 1995, en el que se introduce el concepto de zonas especialmente protegidas de interés para el Mediterráneo, es aplicable a todo el Mar Mediterráneo, incluidos sus fondos, subsuelo y zonas costeras, entre ellas los humedales. En el Protocolo se estipula que debe aplicarse de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otras normas del derecho internacional.

414. El Convenio de 1992 sobre la protección del medio marino de la zona del Mar Báltico entró en vigor en enero de 2000. Las partes utilizan la recomendación 15/5 de la HELCOM como base para la designación de zonas protegidas del Mar Báltico. Ya se han designado varias zonas protegidas y se está estudiando la creación de un número aún mayor de ellas.

415. Las enmiendas de 1998 al Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste, que dieron lugar a la aprobación de un nuevo Anexo V relativo a la protección y la conservación del ecosistema y la diversidad biológica de la zona marítima que abarca el Convenio y un apéndice conexo, entraron en vigor en 2000 en Dinamarca, España, Finlandia, Luxemburgo, el Reino Unido, Suecia, Suiza y la Comunidad Europea. En el Anexo V se estipula, entre otras cosas, el establecimiento de medidas de protección y conservación de zonas concretas, utilizando un enfoque preventivo y otros conceptos recientes, como las prácticas óptimas para el medio ambiente, las mejores técnicas disponibles y la tecnología no contaminante.

F. Cambio climático y elevación del nivel del mar

416. Según el tercer informe de evaluación del grupo de trabajo I del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, ha subido el nivel medio mundial del mar y ha aumentado el contenido calórico de los océanos¹⁷². Además, el volumen de hielo marino en primavera y verano en el hemisferio septentrional se ha reducido entre un 10% y un 15% aproximadamente

desde el decenio de 1950. Es probable que en los últimos decenios haya habido una disminución de alrededor de un 40% en el grosor del hielo marino ártico durante la época comprendida entre finales del verano y principios del otoño, así como una reducción del grosor del hielo marino en invierno, aunque a una velocidad mucho menor.

417. No obstante, algunos aspectos climáticos no parecen haber cambiado. Entre las escasas zonas del mundo donde no se ha producido un calentamiento en los últimos decenios figuran algunas partes de los océanos del hemisferio meridional y partes de la Antártida. Desde 1978, período en que comenzó a haber mediciones fiables con satélite, no se han registrado cambios importantes en el volumen de hielo marino en la Antártida.

418. En el informe se dice también que hay nuevas pruebas, más sólidas, de que la mayor parte del calentamiento registrado en los últimos 50 años se puede atribuir a actividades humanas. Además, se señala que es muy probable que el calentamiento registrado en el siglo XX haya contribuido de forma significativa a la elevación observada del nivel del mar, mediante la expansión térmica del agua marina y la pérdida generalizada de hielo terrestre.

419. En el informe queda en claro que, a menos que se tomen medidas en breve para cumplir los compromisos¹⁷³ contraídos por los Estados de conformidad con el Protocolo de Kyoto de 1997 a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el cambio climático y la elevación del nivel del mar continuarán teniendo efectos negativos en la Tierra y en el sustento de la humanidad. La subida del nivel del mar podría también tener repercusiones en los derechos y las obligaciones de algunos Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especialmente en relación con la anchura del mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, espacios que se miden a partir de las líneas de base de los Estados¹⁷⁴. Aunque las consecuencias de la elevación del nivel del mar serán distintas en los diferentes países, los pequeños Estados insulares, especialmente los que tienen atolones y los de baja altitud, serán los más afectados, no sólo por la posible pérdida de integridad territorial sino también por algo más sagrado para ellos, la pérdida de sus culturas y su forma de vida (véase el párrafo 397).

420. Durante la Sexta Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (La Haya, noviembre de 2000), el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático recordó a los delegados que, si no se tomaban medidas para reducir el aumento previsto de emisiones de gases de efecto invernadero, era probable que el clima de la Tierra cambiara a una velocidad sin precedentes en los últimos 10.000 años, con consecuencias negativas para la sociedad, ya que ello afectaría a la base misma del desarrollo sostenible¹⁷⁵. La Conferencia concluyó sin que se diera forma definitiva a normas enunciadas en el Protocolo de Kyoto.

G. Examen decenal de la ejecución del Programa 21

421. La Asamblea General, en su resolución 55/199, de 20 de diciembre de 2000, estableció la frecuencia y las modalidades de cuatro períodos de sesiones que celebraría la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en 2002. La Comisión, en su décimo período de sesiones, actuaría de Comité Preparatorio intergubernamental de composición abierta del examen decenal de la marcha de la ejecución del Programa aprobado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo que tendrá lugar en 2002, en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, que se celebrará en Johannesburgo (Sudáfrica). Uno de los objetivos de la Cumbre, incluido su proceso preparatorio, será llegar a un equilibrio entre el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente. Se exhorta a todos los grandes grupos mencionados en el Programa 21 a que participen activamente.

422. El Comité Preparatorio se encargará, entre otras cosas, de llevar a cabo un examen y evaluación cabales de la ejecución del Programa 21, determinar cuáles son los principales obstáculos con que se tropieza en ella y estudiar los medios de fortalecer el marco institucional para el desarrollo sostenible y evaluar la función y el programa de trabajo de la Comisión.

423. La Comisión ha invitado a la Secretaría de las Naciones Unidas, en estrecha colaboración con el PNUMA, las comisiones regionales, las secretarías de las convenciones relacionadas con la CNUMAD, así como a otras organizaciones, organismos y programas competentes, del sistema de las Naciones Unidas, o ajenos a él, incluidas las instituciones financieras internacionales y regionales, a que apoyen las actividades

de preparación de la Cumbre Mundial de 2002 sobre el Desarrollo Sostenible.

424. En relación con el capítulo 17 del Programa 21, relativo a los océanos y los mares, el Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible, en su 16º período de sesiones (Ginebra, septiembre de 2000)¹⁷⁶, acordó las modalidades de los preparativos interinstitucionales y decidió que las entidades coordinadoras presentaran un informe breve a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible para el 1º de febrero de 2001.

425. El Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación, en la reunión que celebró en enero de 2001 en París, procedió a un intercambio de ideas para examinar el proyecto de recopilación de un conjunto de aportaciones bastante heterogéneas a fin de establecer temas y dificultades comunes en la ejecución del capítulo 17.

426. En cuanto a los preparativos a nivel nacional, la Comisión invitó a todos los gobiernos a que efectuaran procesos nacionales de examen a la mayor brevedad posible. Hubo acuerdo en que los informes nacionales sobre la ejecución del Programa 21 que los gobiernos habían preparado desde 1992 y a los que habían contribuido los grupos principales, serían una buena base para guiar los procesos de preparación nacionales. En ese sentido, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas venía preparando descripciones de los países, que abarcaban la mayoría de las principales esferas temáticas del Programa 21 y del Plan para la ulterior ejecución del Programa 21 (resolución S/19-2 de la Asamblea General, anexo). Esas descripciones se basan en datos que figuran en los informes nacionales presentados por los gobiernos a la Comisión entre 1997 y 2001. Además, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, en consulta con otras dependencias de la Secretaría, ha elaborado una propuesta de marco para hacer frente a las cuestiones principales en el examen y la evaluación de los avances logrados en la ejecución del Programa 21 a nivel nacional y regional. El marco propuesto, en la forma de un breve cuestionario de fácil utilización, fue comunicado a todas las misiones permanentes en Nueva York el 7 de agosto de 2000, y se fijó el 1º de marzo de 2001 como plazo para el envío de respuestas. Además, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales está estudiando con el PNUD las modalidades para participar eficazmente en el proceso de la Cumbre de 2002, especialmente en apoyo de las actividades de preparación a nivel nacional.

427. En relación con los recursos financieros en apoyo del proceso preparatorio, la Comisión, en su octavo período de sesiones, recomendó que se tomaran medidas para establecer un fondo fiduciario y exhortó a los donantes internacionales y bilaterales a que aportaran contribuciones voluntarias al fondo fiduciario y apoyaran la participación de representantes de países en desarrollo en el proceso de preparación regional e internacional y en la Cumbre de 2002¹⁷⁷.

VII. Solución de controversias¹⁷⁸

428. Con arreglo a lo dispuesto en la sección 1 de la Parte XV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados partes deberán resolver sus controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención por medios pacíficos, de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas. No obstante, cuando los Estados partes en la Convención que intervengan en una controversia no hubieren llegado a una solución por medios pacíficos de su elección, esos Estados partes están obligados a utilizar el procedimiento obligatorio de solución de controversias establecido en la Convención (Parte XV, secc. 2).

429. En el 2000, tanto la Corte Internacional de Justicia como el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y el tribunal especial establecido con arreglo al anexo VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entendieron de controversias relativas al derecho del mar (para más detalles sobre los casos incoados puede consultarse el sitio de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar en Internet en la dirección: www.un.org/Depts/los).

A. Casos ante la Corte Internacional de Justicia¹⁷⁹

430. *Casos relativos a las plataformas petroleras (República Islámica del Irán contra los Estados Unidos de América)*. El caso surgió como consecuencia del ataque y la destrucción de tres complejos marítimos de producción petrolera propiedad de la empresa nacional petrolera del Irán y explotados por ésta con fines comerciales, por varios buques de guerra de la Marina de los Estados Unidos el 19 de octubre de 1987 y el 18 de abril de 1988. Se alegó que los actos constituían una infracción grave del derecho internacional y de varias

disposiciones del Tratado de Amistad, Relaciones Económicas y Derechos Consulares entre los Estados Unidos y el Irán, firmado en Teherán el 15 de agosto de 1955. A instancia de los Estados Unidos de América, la Corte, mediante providencia de 4 de septiembre de 2000, amplió del 23 de noviembre de 2000 al 23 de marzo de 2001 el plazo para la presentación de su duplica. La República Islámica del Irán no puso ninguna objeción a esta ampliación. No obstante, el Irán señaló que la Corte, mediante providencia de 10 de marzo de 1998, había determinado que “el Irán se reservase el derecho a presentar por segunda vez sus observaciones escritas acerca de la reconvencción de los Estados Unidos en forma de un nuevo alegato, cuya presentación podría ser objeto de una providencia subsiguiente”.

431. *Caso relativo a la delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein (Qatar contra Bahrein)*. El caso se refiere a la soberanía sobre las islas Hawar, y los derechos de soberanía sobre los bajíos de Dibal y Qit’at Jaradah y la delimitación de las zonas marítimas de los dos Estados. El 29 de junio de 2000, concluyó la vista pública del caso más largo de la historia de la Corte (Qatar presentó su demanda contra Bahrein ante la Corte el 8 de julio de 1991). La Corte ha comenzado ya las deliberaciones y emitirá en breve el fallo. El 16 de marzo de 2001, la Corte, al emitir su fallo sobre el fondo de la controversia, decidió, entre otras cosas, que la soberanía de Qatar se extendía a Zubarah, la isla de Janan, incluido Hadd Janan, y los bajíos de Fasht ad Dibal; y que la soberanía de Bahrein se extendía a las islas Hawar y a la isla de Qit’at Jaradah. Además, la Corte recordó que, de acuerdo con el derecho internacional consuetudinario, los buques de Qatar tenían derecho de paso inocente por el mar territorial de Bahrein, que separa las islas Hawar de las otras islas de Bahrein. En cuanto a la cuestión de la frontera marítima, la Corte también recordó que el derecho internacional consuetudinario era aplicable al caso y que las partes habían pedido que la Corte trazara una única frontera marítima (en la zona meridional, la Corte trazó una frontera delimitando los mares territoriales de las partes sobre los que podían ejercer su soberanía territorial, incluidos los fondos marinos, las aguas suprayacentes y el espacio aéreo suprayacente; en la parte septentrional, la Corte tuvo que fijar una delimitación entre zonas en que las partes sólo tenían derechos de soberanía y competencia funcional, es decir sobre la plataforma continental y la zona económica exclusiva). En cuanto al mar territorial, la Corte trazó provisionalmente una línea equidistante (línea en la

que todos los puntos están a igual distancia de los puntos más cercanos de la línea de base utilizada para medir la anchura del mar territorial de cada uno de los Estados) y posteriormente consideró si ésta debía modificarse a causa de alguna circunstancia especial. La Corte desestimó la alegación de Bahrein de que la existencia de ciertos bancos de perlas situados en el norte de Qatar, que en el pasado habían sido explotados principalmente por pescadores de Bahrein, constituía una circunstancia que justificaba la modificación de la línea equidistante. También desestimó la alegación de Qatar de que la considerable diferencia que hay entre las longitudes costeras de las partes exige una corrección. La Corte determinó que, en aras de la equidad, la formación marítima de Fash al Jarim no debería afectar a la determinación de la línea fronteriza.

432. *Caso relativo a la soberanía sobre Pulau Ligitan y Pulau Sipadan (Indonesia/Malasia)*. Se pide que la Corte determine, sobre la base de tratados, acuerdos y las pruebas que presenten las partes, si la soberanía sobre Pulau Ligitan y Pulau Sipadan, dos islas situadas en los mares Celebes, corresponde a la República de Indonesia o a Malasia. Mediante providencia de 11 de mayo de 2000, el Presidente de la Corte, a solicitud de las partes, prorrogó nuevamente el plazo para la presentación de las contramemorias hasta el 2 de agosto de 2000, y éstas se presentaron dentro del plazo ampliado. Además, mediante providencia de 19 de octubre de 2000, el Presidente de la Corte fijó la fecha del 2 de marzo de 2001 como plazo de presentación de la réplica de cada una de las partes. El 13 de marzo de 2001, Filipinas solicitó por escrito autorización para intervenir en el caso, aduciendo que deseaba conservar y salvaguardar los derechos históricos de su Gobierno resultantes de las reclamaciones de dominio y soberanía sobre el territorio del norte de Borneo, en la medida en que dichos derechos estuvieran afectados, o pudieran estarlo, por una decisión de la Corte respecto de la soberanía sobre Pulau Ligitan y Pulau Sipadan.

433. *Caso relativo a la delimitación marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar del Caribe (Nicaragua contra Honduras)*. La controversia se refiere a la delimitación de las zonas marítimas que pertenecen a cada uno de estos Estados en el Mar Caribe. Mediante providencia de 21 de marzo de 2000, la Corte, teniendo en cuenta el acuerdo de las partes, fijó el 21 de marzo de 2001 como plazo para la presentación de la memoria de Nicaragua y el 21 de marzo de 2002 como plazo para la presentación de la contramemoria de Honduras.

434. *Caso relativo a las fronteras terrestres y marítimas entre el Camerún y Nigeria (Camerún contra Nigeria)*. El caso se refiere a la cuestión de la soberanía sobre la península de Bakasi. También se solicita al Tribunal que determine la frontera marítima entre los dos Estados, en la medida en que no se hubiera establecido en 1975 (Declaración de Maroua de 1° de junio de 1975). Por providencia de 21 de octubre de 1999, la Corte autorizó a Guinea Ecuatorial a intervenir en el caso “en la medida, de la forma y para los fines expuestos en su solicitud de autorización para intervenir”. Asimismo, la Corte estipuló que el 4 de abril de 2001 se vencía el plazo para la presentación por escrito de las observaciones de la República de Guinea Ecuatorial y el 4 de julio de 2001 para la presentación de las observaciones de la República del Camerún y de la República Federal de Nigeria. Posteriormente, por providencia del 20 de febrero de 2001, la Corte autorizó al Camerún a presentar un nuevo escrito en relación únicamente con la reconvencción presentada anteriormente por Nigeria, fijando como plazo máximo el 4 de julio de 2001.

B. Casos ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar¹⁸⁰

1. Caso decidido

435. *Caso “Monte Confurco” (Seychelles contra Francia)*. La controversia se refiere a la detención del pesquero *Monte Confurco*, con pabellón de Seychelles, que fue detenido el 8 de noviembre por la fragata francesa *Floréal* en la zona económica exclusiva de las Islas Kerguelen por presunta pesca ilícita y por no haber anunciado su presencia en la zona económica exclusiva de las Islas Kerguelen. El *Monte Confurco* fue escoltado por las autoridades navales francesas hasta la Isla de Reunión.

436. El Tribunal de Primera Instancia de Saint Denis (Reunión) ordenó la puesta en libertad del pesquero bajo fianza de 56,4 millones de francos franceses.

437. En la vista celebrada ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el representante de Seychelles dijo que el capitán del barco había entrado en la zona económica exclusiva de las Islas Kerguelen, en dirección a Williams Bank. No obstante, como no funcionaba el fax, el capitán no pudo notificar a las autoridades francesas la presencia del pesquero en la zona económica exclusiva, en cumplimiento de los artículos 2 y 4

de la Ley francesa No. 66-400, de 18 de junio de 1966, en su forma enmendada. El representante negó que el *Monte Confurco* estuviera realizando actividades de pesca ilícita. Mantuvo que la pesca que había a bordo había sido capturada en aguas internacionales. Además, el representante de Seychelles pidió la puesta en libertad inmediata del capitán, que estaba detenido en Reunión y al que se había retirado el pasaporte, y la liberación del pesquero tras el depósito de una fianza razonable, alegando que la cantidad fijada por las autoridades francesas no era razonable.

438. El representante de Francia sostuvo que se encontró al *Monte Confurco* en la zona económica exclusiva sin que hubiera notificado su presencia ni la captura que llevaba a bordo, aún cuando el pesquero contaba con radioteléfono y estación de INMARSAT. Entre otras cosas, se alegó también que el pesquero no se detuvo cuando se le ordenó hacerlo.

439. Además, el representante de Francia se refirió al aumento de la pesca ilegal en la zona y a los métodos utilizados por los pesqueros para evitar la detención o las sanciones. Insistió también en el peligro ambiental que constituía para la población de austromerluza de las aguas del Océano Índico meridional. El perito presentado por Francia dijo que la pesca excesiva de esa especie podría tener serias consecuencias, sobre todo porque tiene una larga fase de maduración. Dijo también que no era posible que el *Monte Confurco* hubiera estado pescando donde decía, dada la gran profundidad en esas zonas. No obstante, en respuesta a las preguntas del representante de Seychelles, el perito afirmó que los pescadores españoles habían desarrollado técnicas que permitían pescar en aguas de hasta 2.500 metros de profundidad.

440. El 18 de diciembre de 2000, el Tribunal emitió su decisión respecto a la ejecución de la liberación inmediata del *Monte Confurco*. El Tribunal ordenó a Francia la puesta en libertad inmediata del pesquero y de su capitán, previo depósito de 18 millones de francos franceses por Seychelles, el Estado del pabellón. El Tribunal consideró que la fianza de 56,4 millones de francos franceses fijada por el tribunal nacional para la puesta en libertad del *Monte Confurco* y de su capitán no era razonable.

441. El Tribunal entendió por unanimidad que, en virtud del artículo 292 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, era competente para conocer de la solicitud presentada en nombre de

Seychelles; que la alegación de Seychelles de que Francia no había cumplido con lo estipulado en los párrafos 3 y 4 del artículo 73 de la Convención era infundada y que la alegación relativa a la acusación de incumplimiento del párrafo 2 del artículo 73 de la Convención era fundada.

2. Caso decidido por acuerdo

442. *Caso relativo a la conservación y explotación sostenible de la población de pez espada en el Océano Pacífico suroriental (Chile/Comunidad Europea)*. En febrero de 2001, Chile y la Unión Europea llegaron a un acuerdo para solucionar su controversia acerca del acceso de los pesqueros de la Unión Europea a los puertos chilenos y de la cooperación científica y técnica bilateral y multilateral para la conservación de la población de pez espada.

443. Anteriormente, el 25 de enero de 2001, ambas partes en la controversia habían llegado a una solución negociada conforme a la cual la Unión Europea pidió que se suspendieran las actuaciones del grupo especial de solución de diferencias de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y Chile suspendió el procedimiento iniciado ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

444. En un principio, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a petición de Chile y de la Comunidad Europea, por providencia de 20 de diciembre de 2000, había constituido, conforme a lo dispuesto en el artículo 15 de su Estatuto, una sala especial de 5 magistrados¹⁸¹ para que conociera de la controversia relativa a la conservación y la explotación sostenible de la población de pez espada en el Océano Pacífico suroriental.

445. Se pidió a la sala especial que decidiera sobre las cuestiones que figuran a continuación en la medida en que éstas eran objeto de procedimientos obligatorios que conllevaban decisiones vinculantes en virtud de la Parte XV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

a) Por parte de Chile:

i) Si la Comunidad Europea había cumplido la obligación que le imponía la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular sus artículos 116 a 119, de garantizar la conservación de pez espada en las actividades pesqueras de navíos con pabellón de cualquiera de sus Estados miembros en la zona de alta mar

adyacente a la zona económica exclusiva de Chile;

ii) Si la Comunidad Europea había cumplido la obligación que le imponía la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de colaborar directamente con Chile, en su calidad de Estado ribereño, en la labor de conservación de la población de pez espada en la zona de alta mar adyacente a la zona económica exclusiva de Chile así como la obligación de notificar las capturas realizadas y otra información pertinente a la organización internacional competente y al Estado ribereño;

iii) Si la Comunidad Europea había cuestionado el derecho y el deber soberanos de Chile, en su calidad de Estado ribereño, de dictar medias, dentro de su ámbito de competencia nacional, para la conservación de la población de pez espada y garantizar su aplicación en sus puertos, de forma no discriminatoria, y si ello sería compatible con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;

iv) Si la Comunidad Europea había cumplido en este caso las obligaciones dimanantes del artículo 300 y del párrafo 1 b) del artículo 297 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y había respetado el espíritu general de la Convención;

b) Por parte de la Comunidad Europea:

i) Si el Decreto No. 598 de Chile, cuya finalidad es la aplicación de las medidas unilaterales relativas a la conservación de la población de pez espada en alta mar, vulneraba los artículos 87, 89 y 116 a 119 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar;

ii) Si el “Acuerdo de Galápagos”, de 14 de agosto de 2000, se había negociado respetando la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y en particular sus artículos 64 y 116 a 199;

iii) Si las medidas adoptadas por Chile con respecto a la conservación de la población de pez espada eran conformes al artículo 300 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y si Chile y la Comunidad Europea seguían obligados a negociar un acuerdo de cooperación en virtud del artículo 64 de la Convención;

iv) Si la cuestión a que se hace referencia en el apartado a) iii) *supra* entra en el ámbito de competencia de la Sala especial.

446. Además del procedimiento iniciado ante el Tribunal, el 10 de noviembre de 2000, la Comisión Europea pidió que se estableciera un grupo especial de la OMC para estudiar el litigio contra Chile a fin de garantizar el acceso de los pesqueros de la Unión Europea a los puertos chilenos, cerrados a la Comunidad Europea desde 1991.

C. Caso decidido por un tribunal arbitral

447. *Laudo de 4 de agosto de 2000 emitido por el tribunal arbitral en el caso del atún de aleta azul del sur (Australia y Nueva Zelandia contra el Japón)*. El 4 de agosto de 2000, un tribunal de arbitraje internacional compuesto de cinco miembros (Magistrado Stephen M. Schwebel, Presidente; Magistrado Florentino Feliciano, Magistrado Sir Kenneth Keith, Magistrado Per Tresselt y Profesor Chusei Yamada) emitió un laudo sobre la competencia y la admisibilidad del caso del atún de aleta azul del sur. A petición de las partes y del tribunal arbitral, el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, una de las cinco organizaciones que forman el Grupo del Banco Mundial en Washington, se encargó del procedimiento.

448. Australia y Nueva Zelandia habían iniciado un procedimiento arbitral contra el Japón de conformidad con el anexo VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, el 30 de julio de 1999, en espera de la constitución del tribunal arbitral, ambos países solicitaron al Tribunal Internacional del Derecho del Mar que dictara medidas provisionales con arreglo al artículo 290 5) de la Convención.

449. La controversia entre los tres Estados se refería a la recuperación, tras un período de pesca excesiva, del atún de aleta azul del sur, una valiosa especie migratoria que se pesca principalmente en el sur del Océano Atlántico, cerca de la región antártica, y es un manjar muy apreciado en el Japón. Australia, el Japón y Nueva Zelandia firmaron en 1993 la Convención para la Conservación del Atún de Aleta Azul del Sur, en la que se establecía una comisión encargada de determinar las capturas permisibles entre las partes y adoptar otras medidas para promover la recuperación del atún. Además, en la Convención de 1993 figura una disposición para la solución de las controversias que surjan en el

marco de la Convención, que permite a las partes recurrir a los medios pacíficos de solución de controversias que prefieran (artículo 16). No obstante, los tres Estados interesados también son parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que contiene a su vez disposiciones para la solución obligatoria de las controversias que surjan en el marco de la Convención, incluido el arbitraje (artículo 286 y siguientes). Además, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hay disposiciones sobre la pesca de especies migratorias, como el atún de aleta azul del sur.

450. Una de las cuestiones principales que se plantearon al tribunal arbitral fue la de determinar si tenía competencia para conocer de la controversia. El Japón alegó que la controversia afectada únicamente a la Convención de 1993 y que, por tanto, el Tribunal no estaba obligado a arbitrar con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además, el Japón alegó que, en virtud del artículo 282 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las partes podían evitar la solución obligatoria de la controversia si ésta se regía por otro tratado al que las partes estuvieran vinculadas y que excluyera la Convención.

451. El tribunal arbitral entendió que, de conformidad con el artículo 30 3) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 1969, la controversia podía afectar a más de un tratado, como en efecto ocurría en el presente caso, y por tanto se desestimó la alegación del Japón de que la controversia se refería únicamente a la Convención de 1993. No obstante, el tribunal arbitral admitió la alegación del Japón de que había una disposición de la Convención de 1993 que excluía la jurisdicción obligatoria con respecto a las controversias surgidas en el marco de esa Convención y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y determinó que existía una única controversia entre las partes que afectaba a ambas Convenciones. En relación con esta cuestión, el tribunal arbitral estimó que el sentido y la intención de la disposición relativa a la solución de controversias de la Convención de 1993 era excluir los procedimientos obligatorios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Por tanto, el tribunal arbitral, de conformidad con el artículo 290 5) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, revocó las medidas provisionales dictadas por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, por las que se

prohibía al Japón que realizara un programa experimental de pesca del atún de aleta azul del sur, y declaró que las posibilidades de llegar a una solución satisfactoria de la cuestión dependía de que las partes se abstuvieran de adoptar medidas unilaterales que pudieran agravar la controversia¹⁸².

VIII. Ciencia y tecnología marinas

452. En la primera reunión del proceso de consultas se insistió en la importante función de la ciencia y la tecnología marinas en la promoción de la gestión y la utilización sostenibles de los océanos y los mares, en el marco de la labor para erradicar la pobreza, garantizar la seguridad alimentaria y sostener la prosperidad económica y el bienestar de las generaciones presentes y futuras. También se insistió en la importancia de la ciencia marina para la evaluación de las poblaciones de peces, su conservación, gestión y utilización sostenible, incluida la consideración de enfoques basados en los ecosistemas y, con tal fin, el mejoramiento de la presentación de informes sobre la situación y las tendencias de las poblaciones de peces. Finalmente, en el proceso de consultas se destacó la necesidad de acceso al asesoramiento y la información sobre la ciencia y la tecnología marinas para los encargados de la adopción de decisiones, transmisión de la tecnología adecuada y apoyo para la obtención y difusión entre los usuarios finales de información y conocimientos prácticos.

453. La Asamblea General, en su resolución 55/7, de 30 de octubre de 2000, subrayó la necesidad de considerar, con carácter prioritario, las cuestiones relativas a la ciencia y la tecnología marinas y de buscar el mejor modo de cumplir las múltiples obligaciones de los Estados y las organizaciones internacionales competentes, conforme a las Partes XIII y XIV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y exhortó a los Estados a que adoptasen, según procediera de conformidad con el derecho internacional, las leyes, reglamentos, políticas y procedimientos nacionales necesarios para promover y facilitar la investigación científica del medio marino y la cooperación a ese respecto. La Asamblea también recomendó que, en la segunda reunión del proceso de consultas que se celebraría en mayo de 2001, uno de los temas de examen fuera “La ciencia marina y el desarrollo y transferencia de tecnología marina en condiciones mutuamente convenidas, incluido el fomento de la capacidad en esa esfera”.

A. Régimen jurídico de la ciencia y la tecnología marinas

454. Puesto que, como se refleja en su resolución 55/7, una de las preocupaciones principales de la Asamblea General es la aplicación de las disposiciones de las Partes XIII y XIV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, relativas a la investigación científica marina y al desarrollo y transmisión de tecnología marina respectivamente, sería conveniente señalar las características principales del régimen jurídico de la ciencia y la tecnología marinas estipulado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

1. Régimen jurídico de la investigación científica marina¹⁸³

455. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especialmente en su Parte XIII, establece un régimen mundial general que exige a los Estados la promoción y realización de investigaciones científicas marinas y la cooperación para tal fin. La Convención logra un equilibrio y una avenencia importante entre los derechos de los Estados ribereños para regular y autorizar la realización de investigaciones científicas marinas en las zonas sobre las que ejercen su soberanía y los derechos de los Estados que realizan investigaciones, siempre que no afecten a la exploración y explotación de los recursos naturales.

456. No obstante, se ha manifestado la inquietud de que el régimen jurídico estipulado en la Parte XIII (en particular el relativo al consentimiento que figura en el artículo 246), y aplicado por los Estados, puede tener de hecho efectos perjudiciales para la comunidad científica marina internacional¹⁸⁴. Al mismo tiempo, la mayoría de los Estados en desarrollo tienen dificultades importantes a la hora de aplicar este régimen. Uno de los objetivos más importantes de la descripción del régimen que figura a continuación es reafirmar el hecho de que las disposiciones relativas a las investigaciones científicas marinas de la Parte XIII no sólo no son inhibitorias sino que además promueven el desarrollo de dicha investigación, por lo que debe fomentarse su aplicación.

457. En la sección 1 (Disposiciones generales) de la Parte XIII se establecen los principios generales a los que deben someterse todos los Estados y organizaciones internacionales competentes que realicen investigaciones

científicas marinas con sujeción a los derechos y obligaciones de otros Estados (artículos 238 a 241).

458. En la sección 2 se insta a los Estados y las organizaciones internacionales competentes a que fomenten la cooperación internacional a fin de crear condiciones favorables para la realización de la investigación científica marina; y a que publiquen y difundan información sobre los principales programas propuestos y sus objetivos, al igual que sobre los conocimientos resultantes de la investigación científica marina. La cooperación deberá conllevar también el fortalecimiento de la capacidad de investigación de los Estados en desarrollo, en particular por medio de programas para impartir enseñanza y capacitación adecuadas (artículos 242 a 244).

459. *Régimen relativo al consentimiento para la realización de investigación científica marina.* El régimen relativo al consentimiento que se establece en la sección 3 de la Parte XIII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ofrece una solución de transacción entre los intereses de los Estados ribereños y los de los Estados investigadores. Esto se refleja en los artículos relativos al consentimiento tácito o implícito y al derecho del Estado ribereño a rehusar su consentimiento en determinadas circunstancias o a exigir la suspensión o la cesación de la investigación que se esté llevando a cabo en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental cuando aquella no responda a la información transmitida o no cumpla las obligaciones requeridas. Al respecto, las disposiciones sobre solución de controversias de la sección VI (artículos 264 y 265) de la Parte XIII estipulan también que las controversias relativas a los derechos de los Estados a rehusar su consentimiento para realizar la investigación científica marina o a ordenar su suspensión o su cesación estarán sujetas únicamente, y en cierta medida, al procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 del anexo V.

460. Las fundamentales disposiciones relativas al consentimiento se recogen en los párrafos 1 y 2 del artículo 246, que estipulan que, el Estado ribereño, en el ejercicio de su jurisdicción, tiene derecho a regular, autorizar y realizar actividades de investigación científica marina en su zona económica exclusiva y en su plataforma continental de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención. Se especifica que la investigación científica marina en esas zonas se realizará con el consentimiento del Estado ribereño. No obstante, el derecho del Estado ribereño no es absoluto,

pues la Convención, en aras del mantenimiento del equilibrio entre los intereses del Estado ribereño y los de la comunidad científica, distingue entre “circunstancias normales” y situaciones en las que se puede ejercer facultades discrecionales. En el párrafo 3 del artículo 246 se insiste en que, en circunstancias normales, los Estados ribereños otorgarán su consentimiento para la realización de proyectos de investigación científica marina. Así pues, el consentimiento se establece como norma y no como excepción. Además, los Estados ribereños establecerán reglas y procedimientos para garantizar que no se demore o deniegue sin razón ese consentimiento.

461. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar prevé también circunstancias en las que el Estado ribereño puede rehusar discrecionalmente su consentimiento. Estas circunstancias se limitan a cuatro supuestos (artículo 246, párr. 5): cuando el proyecto de investigación a) tenga importancia directa para la exploración y explotación de los recursos naturales vivos o no vivos; b) entrañe perforaciones en la plataforma continental, la utilización de explosivos o la introducción de sustancias perjudiciales en el medio marino; c) entrañe la construcción, el funcionamiento o la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras mencionadas en los artículos 60 y 80; o d) contenga información proporcionada en cumplimiento del artículo 248 sobre la índole y los objetivos del proyecto que sea inexacta, o cuando el Estado o la organización internacional competente que haya de realizar la investigación tenga obligaciones pendientes con el Estado ribereño resultantes de un proyecto de investigación anterior.

462. A fin de facilitar la investigación, el artículo 252 establece una norma de consentimiento tácito que permite a los Estados o a las organizaciones internacionales competentes emprender un proyecto de investigación científica marina seis meses después de la fecha en que se haya proporcionado al Estado ribereño la información requerida (en el artículo 248 figura la información que debe aportarse), a menos que, dentro de los cuatro meses siguientes a la recepción de la comunicación de dicha información, el Estado ribereño haya hecho saber al Estado u organización que realiza la investigación que no cumple ciertas condiciones.

463. El Estado ribereño tendrá derecho a pedir la suspensión o cesación (artículo 253) de la investigación que se esté realizando en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental cuando ésta no se realice

de conformidad con la información transmitida o las obligaciones requeridas.

464. En la sección 4 de la Parte XIII figuran disposiciones relativas a las condiciones jurídicas que han de cumplir las instalaciones y el equipo, que deben tener signos de identificación y señales de advertencia adecuadas para garantizar la seguridad en el mar y de la navegación aérea. Su presencia no debe interferir con las rutas de navegación internacional establecidas y pueden establecerse zonas de seguridad de una anchura razonable en torno a ellas. La sección 5 se refiere a la responsabilidad y en la sección 6 figuran disposiciones sobre la solución de controversias.

465. *Aplicación del régimen de consentimiento para la investigación científica marina.* Con algunas excepciones¹⁸⁵, se cuenta con poca información sobre la práctica de los Estados con respecto a la aplicación del régimen de consentimiento, y en particular de las disposiciones del párrafo 5 del artículo 246. No obstante, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar ha tratado de determinar la evolución de la situación. Entre los estudios realizados por la División cabe mencionar: “Legislación nacional, reglamentos y documentos complementarios sobre la investigación científica marina en zonas bajo jurisdicción nacional”¹⁸⁶; el Informe del Secretario General a la Asamblea General sobre investigación científica marina (A/45/563); “Investigación científica marina: Guía para la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”¹⁸⁷; “Investigación científica marina: Historia legislativa del artículo 246 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”¹⁸⁸ y “La práctica de los Estados en el momento de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”¹⁸⁹.

466. En la guía para la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar mencionada figura una serie de recomendaciones dignas de tener en cuenta ya que corresponden a algunos de los problemas a los que aún se enfrenta la comunidad internacional y a las dificultades que siguen existiendo para la aplicación del régimen jurídico aplicable a la investigación científica marina en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

467. Con respecto al régimen de consentimiento¹⁹⁰ se ha determinado que en algunos casos, los Estados

ribereños se negaron a dar su consentimiento a proyectos de investigación, lo cual puede deberse a: a) problemas con que ha tropezado el Estado ribereño para verificar la naturaleza del proyecto de investigación que den lugar a sospechas y, por tanto, al rechazo de la propuesta o b) la falta de una estructura interna administrativa o jurídica del Estado ribereño para recibir y tramitar el proyecto de investigación, lo que da lugar a una demora en la respuesta o a la ausencia de ésta.

468. Una de las recomendaciones principales de la guía publicada por la División para resolver esta cuestión es el uso de un formulario normalizado¹⁹¹ para solicitar autorización al Estado ribereño para realizar investigaciones científicas marinas en su zona marina. La finalidad de esta recomendación es reflejar con precisión las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y a la vez ofrecer un instrumento útil (o un instrumento de trabajo) tanto las autoridades que presentan la solicitud como las que la reciben. Se insta a los Estados ribereños a que lleguen a un acuerdo acerca de un formulario normalizado y lo incorporen a sus normas, reglamentos y procedimientos.

469. Tanto a nivel mundial como regional, continúa la labor internacional con el fin de desarrollar medios prácticos para un funcionamiento eficaz y eficiente del régimen de consentimiento para la realización de investigaciones científicas marinas. El Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental tiene la intención de celebrar su primera reunión sustantiva del 11 al 13 de junio de 2001 (véase párrafo 523). Para preparar esta reunión, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental distribuyó un cuestionario¹⁹² para recabar información sobre la práctica de los Estados respecto de la realización de investigaciones científicas marinas con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Órgano Consultivo de Expertos también utilizará como base para la elaboración de su programa y la elección de los temas prioritarios un documento preparado por la secretaria de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental titulado: “A synthesis of IOC’s possible role and responsibilities under the United Nations Convention on the Law of the Sea”¹⁹³.

470. A nivel regional también están estudiándose cuestiones relacionadas con el régimen de consentimiento por realizar investigaciones científicas marinas. La Comisión de Geociencia del Pacífico Sur (SOPAC),

en su contribución al presente informe, señaló que la mayoría de los países insulares del Pacífico Sur no cuentan con un sistema nacional basado en el régimen de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Uno de los pocos países que lo tiene y en el que ha habido una serie de problemas entre el Estado ribereño y los países que realizan actividades de investigación es Papua Nueva Guinea. La SOPAC estaba organizando un curso práctico que se celebraría en Port Moresby, del 28 de febrero al 2 de marzo de 2001, con el objetivo de reunir a todas las partes para encontrar soluciones a los problemas planteados en Papua Nueva Guinea y, partiendo de este caso concebir soluciones prácticas para otros países de la región del Pacífico Sur. Se esperaba que tuviera lugar un debate constructivo sobre cuestiones relativas a la investigación científica marina de interés para los Estados ribereños, los Estados que realizan investigaciones, especialmente en la región (por ejemplo, el Japón, la República de Corea, Australia y Francia), y cuestiones de investigación científica marina a nivel regional en general, junto a una síntesis de los problemas relacionados con la investigación científica marina. Se prestaría especial atención a los importantes recursos marinos de la región, como los minerales y los recursos vivos y no vivos en relación con las fumarolas (véase párrafo 318), y la cuestión conexas de la distinción entre la investigación científica marina, la prospección y la exploración de los recursos.

471. En relación con esta cuestión, la SOPAC señaló que las posibilidades de lograr prosperidad de la región del Pacífico Sur, que incluye 22 países y territorios insulares del Pacífico, han quedado ampliamente demostradas en las numerosas campañas de investigación científica marina que han llevado a cabo organizaciones internacionales y Estados investigadores. Dada la naturaleza de esta investigación, es fundamental la colaboración y cooperación entre las organizaciones nacionales, regionales e internacionales para que los pequeños Estados insulares en desarrollo de la región del Pacífico puedan recopilar la información necesarias para llegar a conocer su base de recursos marinos. Por tanto, según la SOPAC, estos países necesitan ser receptivos ante las solicitudes de acceso a sus aguas para realizar investigaciones científicas marinas. No obstante, al mismo tiempo, necesitan desarrollar y fortalecer sus procedimientos internos de tramitación de estas solicitudes para garantizar la adopción de medidas que impidan el abuso de dicho acceso.

472. En 1997 el Gobierno de Papua Nueva Guinea concedió a una empresa privada licencia para la exploración del sulfuro polimetálico, y desde entonces todas las partes interesadas, es decir, el Gobierno de Papua Nueva Guinea, el titular de la licencia y los investigadores que quieren realizar actividades de investigación científica marina en esa zona, han tenido problemas. Estos se refieren al acceso a los lugares de exploración, los derechos para la extracción de muestras, las asociaciones comerciales de los investigadores, el intercambio y la confidencialidad de los datos y el derecho de las naves a fondear. Algunos institutos de investigación han señalado que, dada la situación, están reconsiderando su interés futuro en continuar realizando actividades de investigación científica marina en la región de la SOPAC. La SOPAC es consciente de que, tanto las actividades de los investigadores como las de la industria, son esenciales para el éxito de la investigación, los descubrimientos, la exploración y la explotación.

2. Régimen jurídico sobre desarrollo y transmisión de tecnología marina

473. Las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas al desarrollo y la transmisión de tecnología marina figuran principalmente en la Parte XIV. La Convención se refiere al fomento del desarrollo y de la transmisión de tecnología marina (artículo 266 1)). Es importante destacar que la Convención también se refiere al fomento, en la esfera de la ciencia y la tecnología marinas, del desarrollo de la capacidad de los Estados que necesiten y soliciten asistencia técnica en esta esfera, particularmente de los Estados en desarrollo, incluidos los Estados sin litoral y los Estados en situación geográfica desventajosa, en lo referente a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos marinos, la protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina y otras actividades en el medio marino compatibles con la Convención, con miras a acelerar el desarrollo económico y social de los Estados en desarrollo (artículo 266 2)). Son numerosos los equívocos causados por la tendencia a no tener en cuenta que la Convención dispone que la promoción de la ciencia y la tecnología marinas debe llevarse a cabo protegiendo los intereses legítimos, entre otros, los derechos y deberes de “los poseedores, los proveedores y los receptores de tecnología marina” (artículo 266 3)).

474. La Convención insiste especialmente en la cooperación y coordinación internacional para el desarrollo y la transmisión de tecnología marina. La cooperación internacional para el desarrollo y la transmisión de tecnología marina se llevará a cabo, cuando sea factible y adecuado, mediante los programas bilaterales, regionales o multilaterales existentes, así como mediante programas ampliados o nuevos para facilitar la investigación científica marina, la transmisión de tecnología marina, especialmente en nuevos campos, y la financiación internacional apropiada de la investigación y el aprovechamiento de los océanos (artículo 270). Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, fomentarán el establecimiento de directrices, criterios y estándares generalmente aceptados para la transmisión de tecnología marina sobre una base bilateral o en el marco de organizaciones internacionales y otros foros, teniendo en cuenta en particular los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo (artículo 271). En materia de transmisión de tecnología marina, los Estados tratarán de lograr que las organizaciones internacionales competentes coordinen sus actividades, incluidos cualesquiera programas regionales o mundiales, teniendo en cuenta los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo, en particular de aquellos sin litoral o en situación geográfica desventajosa (artículo 272). Las organizaciones internacionales competentes mencionadas en la Parte XIV y en la Parte XIII tomarán todas las medidas apropiadas para garantizar, directamente o en estrecha cooperación entre sí, el cumplimiento efectivo de sus funciones y responsabilidades con arreglo a la Parte XIV (artículo 278).

475. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar determina el establecimiento de centros nacionales y regionales de investigación científica y tecnología marina como una medida importante para el desarrollo y la transmisión de tecnología marina. Los Estados, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes y de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, fomentarán el establecimiento, especialmente en los Estados ribereños en desarrollo, de centros nacionales de investigación científica y tecnología marina y el fortalecimiento de los centros nacionales existentes, con objeto de estimular e impulsar la realización de investigación científica marina por los Estados ribereños en desarrollo y de aumentar su capacidad nacional para utilizar y preservar sus recursos marinos en su propio beneficio económico. Los Estados, por conducto de las organizaciones internacionales

competentes y de la autoridad, darán el apoyo apropiado para facilitar el establecimiento y el fortalecimiento de los centros nacionales mencionados a fin de proporcionar servicios de capacitación avanzada, el equipo y los conocimientos prácticos y especializados necesarios, así como expertos técnicos, a los Estados que lo necesiten y soliciten (artículo 275). Los Estados, en coordinación con las organizaciones internacionales competentes, con la Autoridad y con instituciones nacionales de investigación científica y tecnológica marina, fomentarán el establecimiento de centros regionales de investigación científica y tecnológica marina, especialmente en los Estados en desarrollo, a fin de estimular e impulsar la realización de investigación científica marina por los Estados en desarrollo y de promover la transmisión de tecnología marina. Todos los Estados de una región cooperarán con los respectivos centros regionales a fin de asegurar el logro más efectivo de sus objetivos (artículo 276).

476. Finalmente, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar aprobó una resolución sobre el desarrollo de las infraestructuras nacionales de ciencia y tecnología marinas y de servicios oceánicos¹⁹⁴.

B. Programas sobre ciencia y tecnología marinas en el sistema de las Naciones Unidas

1. Programas de ciencia marina en el sistema de las Naciones Unidas

a) Comisión Oceanográfica Intergubernamental

477. Se reconoce a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, como organización internacional competente en materia de investigación científica marina respecto de la Parte XIII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Las actividades de la Comisión se canalizan a través de tres programas interrelacionados: ciencias oceánicas; sistemas operacionales de observación, y servicios oceánicos; todos ellos relacionados con la ciencia marina o basados en ella. La Comisión tiene también un programa directo de creación de capacidad, así como el Programa de Capacitación, Enseñanza y Asistencia Mutua (TEMA). Además, la Comisión cuenta con una serie de órganos subsidiarios regionales que realizan actividades relacionadas con la ciencia marina.

i) Ciencias oceánicas

478. En la actualidad, el programa de ciencias oceánicas de la Comisión se centra en cuatro ámbitos principales: a) los océanos y el clima, b) la ciencia oceánica en relación con los recursos marinos vivos; c) la contaminación marina, y d) la ciencia marina para la gestión integrada de la zona costera.

479. En relación con las ciencias oceánicas, una de las principales esferas de interés del trabajo de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental son los océanos y el clima. La finalidad de la labor realizada en el marco del Programa Mundial de Investigaciones Climáticas (PMIC), copatrocinado por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, la Organización Meteorológica Mundial y el Consejo Internacional de Uniones Científicas (CIUC), es promover actividades de investigación y elaborar sistemas de observación con miras a un mayor entendimiento de la repercusión de los océanos en el clima a fin de mejorar el proceso de toma de decisiones de los gobiernos para hacer frente al cambio mundial.

480. La Comisión Oceanográfica Intergubernamental informó de que el PMIC estaba trabajando especialmente en dos programas principales de investigación del clima de los océanos: el Experimento de Circulación Mundial de los Océanos (WOCE) y el Programa sobre la Variabilidad y Previsibilidad del Clima (CLIVAR).

481. *Experimento Mundial sobre la Circulación Oceánica.* En 1998, se cumplía casi un decenio de trabajos sobre el terreno realizados en el marco del Experimento y se concluía la fase intensiva de observaciones iniciada en 1990. El conjunto de datos recogidos durante la fase intensiva de observaciones constituye un punto de referencia muy necesario para comparar todas las observaciones oceánicas pasadas y futuras y evaluar así tanto los cambios debidos a causas naturales como los debidos a la influencia del hombre. El primer conjunto de CD-ROM con datos del Experimento fue publicado en 1998 y el segundo en 2000.

482. En 1998 también se ultimó la fase de análisis, interpretación, modelado y síntesis del WOCE, que permitirá a las naciones participantes sacar pleno provecho de todas las inversiones realizadas hasta la fecha. Se prevé que esta fase dure por lo menos otros cinco años. Además, la fase de análisis del WOCE se ha seguido ampliando en el período objeto de examen. El último seminario regional sobre el Atlántico Norte se

celebró en agosto de 1999 en Kiel (Alemania). En el informe de esa reunión se subrayan los enormes progresos realizados en el análisis de datos del Océano Atlántico, pero también se pone de manifiesto lo mucho que queda por hacer en relación con la síntesis de esos datos y su uso para mejorar los modelos. Con ese fin se creó un Grupo de trabajo sobre formulación de modelos oceánicos junto con el CLIVAR.

483. El CLIVAR es el primer programa científico destinado a estudiar la variabilidad del clima en escalas cronológicas de decenios y siglos y determinar las causas de los cambios climáticos observados. La ingente tarea de aplicar el programa pudo llevarse adelante tomando como base las declaraciones de compromiso e interés expresadas en la Conferencia Internacional del CLIVAR, celebrada en la sede de la UNESCO en París en diciembre de 1998. Se hicieron importantes progresos en cuanto a la definición de prioridades y la elaboración de planes para las actividades del CLIVAR en África y Sudamérica. Se empezaron a proyectar reuniones que facilitarían la ejecución y el desarrollo de las actividades del Programa en el Océano Atlántico, el Océano Glacial Antártico y el Océano Pacífico. En una conferencia celebrada en 1999, patrocinada conjuntamente por el CLIVAR y el Sistema Mundial de Observación de los Océanos (véanse párrafos 506 a 515), se avanzó considerablemente en la definición de redes mundiales de observación que respondieran tanto a necesidades de funcionamiento como de investigación. En el terreno práctico, se procedió a la ampliación de los sistemas de boyas fijas desplegados en el Pacífico y el Atlántico, que se instalarán también en breve en el Océano Índico. Estos sistemas, que han demostrado ser tan valiosos en el Pacífico, suministrarán muy pronto datos en tiempo real sobre el estado de todos los océanos tropicales a los científicos que trabajan con modelos numéricos mundiales.

484. *Red de Oceanografía Geostrófica en Tiempo Real (ARGO).* Las naciones que proyectan participar en el programa ARGO, en el marco del cual se desplegarán 3.000 plataformas flotantes a la deriva capaces de proporcionar periódicamente perfiles de temperatura y salinidad empezaron a comprometerse en firme (véanse también los párrafos 513 y 524 a 526). Dichas plataformas flotantes y las boyas fijas constituirán la infraestructura principal de las observaciones in situ de las capas superiores del océano necesarias para cumplir los objetivos anuales del CLIVAR en cada cuenca oceánica. En una escala cronológica de mayor duración,

los científicos del CLIVAR han estado prestando atención a pequeños indicios de variabilidad decenal del clima en las latitudes oceánicas medias para determinar su utilidad a la hora de formular pronósticos. Dichos indicios reciben normalmente el nombre de oscilación del Atlántico del Norte y oscilación decenal del Pacífico.

485. El último decenio fue un período crucial para comprender el papel de los océanos en el cambio climático a nivel mundial. Los avances en la tecnología informática permitieron diseñar y aplicar modelos físicos integrados sobre el océano y la atmósfera con una capacidad de resolución sin precedentes. Predecir el ritmo del cambio climático y sus manifestaciones regionales exige datos e información de los que antes no se disponía. El acopio de dichos datos e información se organiza y lleva a cabo ahora gracias a una iniciativa concertada de supervisión continua de los principales procesos planetarios. El Sistema Mundial de Observación de los Océanos (SMOO), el Sistema Mundial de Observación Terrestre (SMOT) y el Sistema Mundial de Observación del Clima (SMOC) se han consolidado en una única Estrategia Integrada Mundial de Observación, y al mismo tiempo se han establecido fuertes vínculos de asociación con las agencias espaciales.

486. Otro ámbito importante en el que centra su labor la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) son las ciencias oceánicas en relación con los recursos marinos vivos. Dicha labor ha evolucionado a lo largo de dos decenios, ramificándose en diversas vertientes de investigación y observación, entre las cuales cabe citar el Programa sobre Floraciones de Algas Nocivas (HAB) y una nueva iniciativa internacional conexa llamada Ecología y oceanografía mundiales de las floraciones de algas nocivas (GEOHAB), así como la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral y el módulo del Sistema Mundial de Observación de los Océanos dedicado a los recursos marinos vivos.

487. *Programa sobre Floraciones de Algas Nocivas.* El objetivo general del HAB es fomentar el control eficaz y la investigación científica de dichas floraciones, con el fin de comprender sus causas, prever su aparición y paliar sus efectos. El programa está integrado por varios grupos de trabajo de ámbito mundial y regional y ofrece bases de datos, manuales técnicos y guías; además publica un boletín informativo de carácter internacional. Una de las principales actividades del programa es establecer redes y fomentar la capacidad, con miras a mejorar la calidad de las investigaciones y las actividades rutinarias de vigilancia.

488. Era necesario establecer un programa internacional coordinado sobre la ecología y la oceanografía de las floraciones para comprender las causas de éstas y predecir su aparición. El programa GEOHAB fue creado en 1998 con dicho fin por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y el Comité Científico de Investigaciones Oceánicas (CCIO) del Consejo Internacional de Uniones Científicas (CIUC). Además, se ha creado un Comité Científico Directivo de la COI y el CCIO para el GEOHAB y se ha elaborado un plan científico del GEOHAB, que fue aceptado recientemente por el CCIO.

489. *Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral.* La Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral es un programa conjunto de la COI, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN) y el Banco Mundial dirigido a: a) mejorar la conservación, la gestión y el uso sostenible de los arrecifes de coral y de los ecosistemas costeros conexos, proporcionando datos e información sobre la evolución de sus condición biofísica y los valores sociales, culturales y económicos de dichos ecosistemas, y b) capacitar a particulares, organizaciones y gobiernos para que puedan evaluar los recursos de los arrecifes de coral y los ecosistemas conexos y colaborar en una red mundial de documentación y divulgación de datos e información sobre su situación y evolución. El programa se financia con contribuciones procedentes de los países en que hay arrecifes de coral. Funciona por medio de “nódulos” regionales que sirven para financiar y coordinar las actividades de vigilancia de los arrecifes de coral de dichos países en las diversas regiones del mundo.

490. La Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral elaboró un informe sobre el estado de los arrecifes de coral del mundo en el año 2000, que había sido precedido en 1998 por uno análogo, en el que se documentaba el fenómeno de la decoloración masiva de los corales, especialmente en el Océano Índico, y el Asia sudoriental y meridional, que ha provocado grandes cambios en la estructura de la población de muchos arrecifes. El informe del año 2000 sobre el estado de los arrecifes de coral contiene algunos datos alentadores. Algunos arrecifes del Océano Índico y el Asia meridional cuentan con nuevos corales, lo cual indica que sobrevivieron suficientes corales progenitores para producir larvas. Sin embargo, pueden pasar años antes de que se sepa si los arrecifes se recuperarán completamente

o si quedará alterada la estructura de la comunidad de arrecifes.

491. La degradación de los arrecifes coralinos también afecta a las comunidades humanas que dependen de ellos para su subsistencia, la cual se basa en actividades como la recogida de corales, la pesca y el turismo. El estudio de las comunidades humanas y de sus motivaciones y condiciones sociales y económicas relacionadas con el uso de los arrecifes de coral es cada vez objeto de mayor atención por parte de los encargados de vigilar los arrecifes de coral. En 2000, la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral publicó, en asociación con la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera de los Estados Unidos, la UICN y el Instituto Australiano de Ciencias del Mar, el *Manual socioeconómico para la gestión de los arrecifes de coral*. Dicho manual tiene por objeto ayudar a los encargados de la ordenación de los arrecifes a familiarizarse con la metodología para realizar evaluaciones socioeconómicas y proporcionar directrices de carácter práctico para realizar evaluaciones socioeconómicas de referencia de todas las partes que tienen intereses relacionados con los arrecifes de coral. El manual se utilizará para recoger información socioeconómica paralelamente a la información biofísica ya recogida por la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral. El módulo para el Asia meridional de la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral coordinado por la COI, y financiado por el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido, está llevando a cabo programas de formación en que utiliza el manual y organizando proyectos de demostración en la India, Maldivas y Sri Lanka, países en los que tendrán lugar actividades de vigilancia socioeconómica. El módulo para el Asia meridional de la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral también está elaborando una base regional de datos que facilitará gestión de los datos socioeconómicos y biofísicos y su intercambio entre los países e instituciones que participan en él.

492. Ante la gravedad del fenómeno de decoloración de los corales que se produjo en 1998, la COI creó un grupo de estudio sobre indicadores de decoloración de los corales y de sus efectos, cuyos principales objetivos son: a) establecer posibles indicadores moleculares, celulares, fisiológicos y comunitarios de la decoloración de los corales que sean fiables para detectar los primeros síntomas del mal; b) estudiar los posibles mecanismos que utilizarían los corales para adaptarse o aclimatarse a cambios ambientales de alcance mundial,

y c) investigar la reacción a largo plazo de los corales a cambios a gran escala de las variables ambientales. En sus actividades el grupo de estudio tendrá en cuenta proyectos de investigación fisiológica ya en marcha y fomentará el uso de técnicas moleculares y bioquímicas que permitan reconocer los indicadores de estrés en los corales y detectar en sus inicios el fenómeno de la decoloración.

493. *Módulo para los recursos marinos vivos del Sistema de Observación Mundial de los Océanos*. La sostenibilidad de los recursos marinos vivos de los océanos se ve amenazada por toda una serie de factores. Para lograr hacer frente a esos problemas es indispensable mejorar los métodos de recogida de datos sobre el estado de los recursos marinos vivos del mundo y los factores que provocan cambios. Habida cuenta de ello, el objetivo del Módulo para los recursos marinos vivos del SMOO es proporcionar información de utilidad práctica sobre los cambios en la situación de los recursos y los ecosistemas marinos vivos. Los objetivos son los siguientes: obtener de diversas fuentes datos oceanográficos y climáticos pertinentes, junto con datos sobre la pesca y sobre aspectos biológicos, y de otro tipo relacionados con los ecosistemas marinos; recopilar y analizar dichos datos; describir el estado cambiante de los ecosistemas, y predecir el futuro estado de los ecosistemas, en particular de las especies explotadas, en escalas cronológicas útiles. Todo esto debería ayudar a encontrar y desarrollar los medios más económicos y eficaces de vigilancia de los ecosistemas marinos, necesarios para cumplir el objetivo del Módulo para los recursos marinos vivos del SMOO.

494. Para responder a estas necesidades, el plan de diseño estratégico del Módulo para los recursos marinos vivos del SMOO sigue un enfoque amplio basado en los ecosistemas, según el cual se estudian los recursos marinos vivos en relación con su entorno físico, químico y biológico. Teniendo en cuenta que la heterogeneidad de los ecosistemas marinos aumenta progresivamente de la alta mar hacia la costa, el citado enfoque se estructura en tres sistemas: alta mar, zonas marítimas costeras y litoral.

495. La gestión de datos e información y el proceso de transformar los datos en productos útiles constituyen un elemento fundamental de la labor del Módulo para los recursos marinos vivos del SMOO. El Módulo producirá datos, como los pronósticos del estado de los ecosistemas, a escala de los ecosistemas, que comprenden normalmente grandes zonas marítimas. La unidad

fundamental para desarrollar el Módulo debería estar constituida por centros regionales de análisis a escala de las cuencas oceánicas, que se encargarían de recoger datos e información sobre escalas apropiadas de ecosistemas y de generar pronósticos y otros datos. Dichos centros podrían ser acogidos por organizaciones regionales de ciencias del mar, como el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM), así como por programas regionales de observación de ecosistemas.

496. Un enlace fundamental entre el programa de observación y las predicciones útiles de la dinámica del sistema son los estudios y el modelado de los procesos. Los programas como el llamado Dinámica de los Ecosistemas Oceánicos Mundiales (GLOBEC) proporcionarán información vital sobre procesos de carácter físico, químico y biológico, desarrollarán técnicas avanzadas de observación y determinarán variables y emplazamientos cruciales para realizar análisis de series cronológicas largas de la variabilidad climática y las respuestas del ecosistema marino. A su vez, el Módulo para los recursos marinos vivos del SMOO proporcionará datos en series cronológicas para los programas de investigación.

497. Lo primero que hay que hacer para aplicar a escala mundial el Módulo para los recursos marinos vivos del SMOO es integrar los sistemas de observación existentes en un sistema más coherente que se base en los ecosistemas y siga principios de ámbito regional y aumentar de forma considerable la capacidad de los países para permitir la plena participación de todo el mundo en desarrollo. En muchas zonas, los programas de observación ya en marcha, como los relativos a los recursos marinos vivos que forman parte del Sistema Inicial de Observación del SMOO, constituyen componentes importantes de un sistema regional que sólo necesitan pequeñas mejoras e interconectarse a través de un centro regional de análisis. En otras zonas no existen siquiera los mecanismos más elementales de vigilancia. La misión del Módulo para los recursos marinos vivos del SMOO es enterarse de los programas que existen y señalar sus deficiencias y encontrar los recursos necesarios para desarrollar el programa a escala mundial.

498. Una tercera esfera importante en la labor oceanográfica de la COI es la investigación sobre la contaminación del medio marino, que se lleva a cabo en el marco del Estudio Mundial de la Contaminación del Medio Marino (GIPME).

499. *Estudio Mundial de la Contaminación del Medio Marino*. El GIPME es un programa cooperativo internacional de investigación científica sobre la contaminación del medio marino, patrocinado conjuntamente por la COI, el PNUMA y la Organización Marítima Internacional (OMI). Además, el Laboratorio del Medio Marino del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) colabora como asociado en cuestiones relacionadas con los ejercicios de comparación y con los materiales y los métodos de referencia a través del programa interinstitucional sobre la contaminación del medio marino. Los objetivos generales del GIPME son: a) proporcionar evaluaciones fidedignas del estado del medio marino a nivel mundial y regional, y en particular determinar la naturaleza y la gravedad de los efectos de los contaminantes sobre el medio marino; b) determinar las medidas necesarias para prevenir o reducir la contaminación del medio marino, y c) formular procedimientos que permitan evaluar y mejorar la supervisión del cumplimiento de las normas establecidas y vigilar el medio marino, sin olvidar la evaluación de riesgos.

500. El programa GIPME estudia cuestiones relacionadas con los contaminantes del medio marino, en colaboración con el Laboratorio del Medio Marino. Gracias a los programas de desarrollo metodológico y a los seminarios y ejercicios de intercalibración, se han elaborado técnicas para medir las concentraciones de contaminantes en un buen número de matrices. El programa sobre los efectos biológicos ha permitido elaborar técnicas de medición para investigar los efectos de los contaminantes sobre los organismos marinos. Con el desarrollo del proyecto SMOO, algunos científicos del programa GIPME han participado en la puesta en marcha del Módulo del Sistema denominado Salud de los Océanos, que se encarga concretamente de estudiar los medios de elaborar mecanismos integrados que permitan observar y prever los efectos de las actividades humanas sobre el medio marino.

501. Una cuarta esfera de interés para las ciencias marinas es la ordenación integrada de las zonas costeras, de particular utilidad para los responsables de adoptar decisiones y los administradores. El programa de ordenación integrada de las zonas costeras, establecido en 1998, tiene por objeto ayudar a los Estados miembros de la COI a fomentar su capacidad científica y tecnológica sobre cuestiones marinas, en el marco de la aplicación del Programa 21. Para lograr una gestión eficaz de las zonas costeras es fundamental disponer de

información científica que ayude a formular políticas y opciones para el desarrollo de las zonas costeras. El programa de ordenación integrada de las zonas costeras proporciona un foro en el que señalar nuevas cuestiones y consultar y elaborar información científica que sirva de base a la labor del programa a nivel regional y nacional. La COI tiene toda una serie de programas científicos propios, así como acceso a otros programas y competencias científicas que se pueden movilizar y orientar de manera que se sigan enfoques coherentes y pertinentes de ordenación integrada de las zonas costeras. El programa se centra en los estudios interdisciplinarios de los procesos costeros, los sistemas de información científica y tecnológica, la elaboración de instrumentos metodológicos, la vigilancia costera y la formación y educación mediante simposios, cursos prácticos, seminarios y cursos de capacitación.

502. La Unidad para las Regiones Costeras y las Islas Pequeñas es un programa intersectorial de la UNESCO dedicado al desarrollo costero sostenible de las islas pequeñas y las regiones costeras, que sigue un enfoque de gestión integrado y se centra principalmente en cuestiones socioeconómicas. El Comité Consultivo sobre la Protección de los Mares (ACOPS) y la Unidad iniciarán conjuntamente un análisis para determinar las causas profundas de la situación de las zonas costeras y el medio marino de los países subsaharianos, en el marco del seguimiento de la Conferencia Panafricana sobre la Gestión Integrada y Sostenible de las Zonas Costeras.

503. En octubre de 1998 la COI inauguró, junto con la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera de los Estados Unidos y la Universidad de Delaware un sitio Web sobre la gestión integrada de las zonas costeras (<http://www.nos.NOAA.gov/icm>), que facilita a los profesionales del sector acceso oportuno a información sobre las directrices internacionales para la ordenación integrada de las zonas costeras, descripciones de los programas de otros países en la materia y métodos de ordenación integrada de las zonas costeras para hacer frente a problemas concretos, como la erosión costera, la ordenación de los arrecifes de coral o la recuperación de playas. La COI y los demás asociados contribuyen financieramente al desarrollo y mantenimiento de ese sitio Web.

504. La COI ha preparado un sólido componente de capacitación y educación para la ordenación integrada de las zonas costeras, cuyo objetivo general es mejorar y promover los programas de formación y educación

sobre ordenación de las costas y los océanos a todos los niveles. El proyecto abarca una amplia gama de actividades, entre las que cabe mencionar la elaboración de materiales didácticos, la celebración de seminarios y cursos sobre temas concretos y la preparación de documentos de orientación que promuevan los programas de donantes. Algunos componentes importantes del proyecto son: los seminarios de formación sobre política científica en la ordenación integrada de las zonas costeras; los seminarios nacionales sobre ordenación integrada de zonas costeras; los cursos especializados de capacitación técnica; los cursos de educación a distancia, y los consorcios de universidades a nivel regional.

505. *Revitalización del programa sobre ciencias oceánicas de la COI.* Después de los exámenes internos del Programa de ciencias oceánicas en relación con los recursos biológicos, del programa GIPME y de la estructura de todo el programa científico de la Comisión y con el beneplácito de los órganos rectores de ésta, el programa sobre ciencias oceánicas de la COI, ha sido objeto de un proceso de revitalización. Se espera que, a raíz del proceso, la Comisión consolide las diversas subcategorías de su actual programa científico en un solo programa interdisciplinario, en reconocimiento de la necesidad creciente de abordar cuestiones ambientales complejas de manera integrada e interdisciplinaria. Está previsto que el programa revitalizado funcione en base a dos componentes estrechamente relacionados entre sí: los procesos oceánicos mundiales y costeros en el marco de los ecosistemas oceánicos y la variabilidad del clima y la ordenación integrada de los océanos y las zonas costeras.

ii) Observación de los océanos.

506. Por lo que se refiere a los sistemas operativos de observación, el elemento fundamental de la labor de la COI es el Sistema Mundial de Observación de los Océanos, creado para responder a la necesidad, también destacada en el Programa 21, de un sistema mundial de información y observación de los océanos integrado y amplio que proporcione la información necesaria para hacer pronósticos de las condiciones oceánicas y atmosféricas, para facilitar la ordenación de los océanos y las zonas costeras por las naciones costeras y para investigar los cambios ambientales a escala mundial. El Sistema Mundial de Observación de los Océanos es un sistema operativo concebido, creado y coordinado por la COI, junto con la Organización Meteorológica

Mundial (OMM), el PNUMA y el CIUC. Está pensado para proporcionar un amplio abanico de usuarios descripciones en tiempo real del estado del mar y de todo lo que hay en él, así como pronósticos al más largo plazo posible, y para satisfacer las necesidades de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, reforzando los pronósticos de cambios climáticos.

507. Aunque el Sistema Mundial de Observación de los Océanos tiene objetivos de carácter práctico, también incluye actividades de investigación dirigidas a encontrar nuevos métodos e instrumentos de trabajo. El SMOO formula y recoge observaciones en relación con todas las disciplinas y todos los medios de recogida de datos, desde embarcaciones y boyas a satélites y aeronaves, acerca del mar y lo que hay en él, los hielos marinos y el aire o el océano. El sistema está pensado para responder con servicios o productos concretos a las necesidades de una amplia comunidad de usuarios. Funcionará como un sistema completo o una cadena de producción, en que se podrá hacer un seguimiento de los datos y de la manera en que se han procesado desde la primera observación hasta el producto final.

508. Gracias al SMOO, los Estados Miembros están empezando a poder convertir los resultados de las investigaciones en productos de utilidad social, lo cual se está reflejando en la manera de pensar y en los métodos de planificación a nivel nacional. Muchos países están ya preparando o llevando a la práctica sus propias observaciones sobre las zonas costeras y los océanos, de conformidad con el plan y los principios estratégicos del Sistema Mundial de Observación de los Océanos. Asimismo, muchos países han creado comités nacionales del SMOO para que hagan aportaciones al Sistema a nivel nacional o regional, mejorando sus métodos de investigación oceanográfica para responder a las necesidades de gestión y abordar cuestiones de política.

509. Desde la publicación en 1998 del plan estratégico del SMOO y de un plan de acción para ejecutar el componente físico del Sistema relativo a la alta Mar, la organización del Sistema se ha simplificado, y se divide ahora en dos módulos de ejecución: uno se ocupa de todos los aspectos de los mares costeros y el otro de lo relacionado con la alta mar. La labor se ha centrado en dos objetivos: a) mejorar el diseño de las observaciones en alta mar que sirven de apoyo para los pronósticos meteorológicos y climáticos y b) elaborar diseños para aplicar el SMOO en los mares costeros, los cuales se hicieron públicos a fines del año 2000 en el sitio Web

del Sistema (<http://ioc.unesco.org/goos>). El sistema de observación costera detectará y predecirá los cambios en los ecosistemas y medios costeros.

510. El Sistema Mundial de Observación de los Océanos, que es el componente oceánico del Sistema Mundial de Observación del Clima siguió recibiendo apoyo intergubernamental adicional (en Bonn en 1999 y en La Haya en 2000) de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. La Conferencia ha pedido a las partes que elaboren planes de acción para aplicar sistemas de vigilancia del clima, cuyos componentes oceánicos formarán parte del SMOO.

511. En noviembre de 2000 el PNUMA y la COI celebraron conversaciones en Mónaco acerca del uso del Sistema Mundial de Observación de los Océanos como medio para satisfacer las necesidades de los diversos convenios del PNUMA sobre los mares regionales, que colectivamente forman una sola convención sobre los mares y los océanos dividida por regiones (véase el anexo V del presente informe). Ya existen planes para que el componente del SMOO sobre el Báltico sea el principal mecanismo que recoja los datos que necesita la Comisión de Helsinki (véanse los párrafos 386 y 387).

512. El Sistema Inicial de Observación del SMOO, creado en 1998 para unificar los sistemas mundiales existentes de observación de los océanos incorpora mediciones recogidas por buques voluntarios, boyas, estaciones costeras, mareómetros y satélites, así como por centros de datos y medios de comunicación. El sistema ha seguido creciendo con la incorporación de componentes como el estudio del Registro Permanente del Plancton y las investigaciones de cooperación pesquera de California. El Sistema Inicial de Observación continuará desarrollándose gracias al establecimiento de la nueva Comisión Técnica Mixta COI-OMM de Oceanografía y Meteorología Marina, producto de la fusión de antiguos órganos con competencias en oceanografía y meteorología marina, que celebrará su primera reunión intergubernamental en Islandia en junio de 2001. Un problema importante con que se sigue enfrentando el Sistema Inicial de Observación es la destrucción de las boyas que se usan para los pronósticos meteorológicos y climáticos por embarcaciones de pesca.

513. El principal proyecto experimental del SMOO sigue siendo el Experimento Mundial de Asimilación de

Datos Oceánicos (GODAE), concebido para demostrar lo valioso que es integrar datos suministrados por satélites y datos recogidos in situ, la importancia de asimilar modelos y el valor de un sistema mundial capaz de funcionar en tiempo real. El GODAE necesita contar con datos de todo el mundo sobre la temperatura y la salinidad del interior del océano que se puedan integrar con los datos sobre la superficie del océano recogidos por satélites, para así mejorar sustancialmente los modelos numéricos que permiten prever el comportamiento, las condiciones meteorológicas y el clima del océano. Para obtener esos datos, la COI y la OMM han lanzado el proyecto experimental ARGO (Red de Oceanografía Geostrofica en Tiempo Real) para recoger cada dos semanas mediciones de las capas superiores del océano y transmitir la información vía satélite a las estaciones costeras (véase también el párrafo 484). Algunos países han hecho aportaciones financieras considerables al proyecto ARGO y ya hay varias plataformas flotantes en el agua. Un coordinador técnico de la COI informará a los Estados miembros de los emplazamientos de las plataformas y de los datos que de ellas se puedan obtener.

514. La aplicación del SMOO depende en última instancia del trabajo de las naciones, ya sea a título individual o colectivo. Los dos programas principales del SMOO a escala regional son el programa para Europa y el Programa para la región nororiental de Asia. El Programa para Europa sigue atrayendo fondos de la Comisión Europea para proyectos de investigación preoperativos destinados a desarrollar las competencias y capacidades necesarias para aplicar el SMOO. Tanto el Programa para el Mediterráneo como el Programa para el Caribe han establecido secretarías y están elaborando programas de trabajo y propuestas para financiar sus futuras actividades en el Mediterráneo y el Caribe, respectivamente. El programa para el Pacífico celebró una reunión en agosto de 2000 para empezar a preparar su programa de trabajo para las Islas del Pacífico. El Programa para el Mar Negro y el Programa para África proyectan reuniones en 2001 para desarrollar el SMOO en esas zonas. Se ha abierto en Perth (Australia occidental) una nueva oficina regional de la COI, que está ayudando a desarrollar el Sistema en el Océano Índico. Asimismo, los Estados Unidos de América y el Canadá están desarrollando programas regionales del SMOO en diferentes puntos de América del Norte.

515. El Sistema Mundial de Observación de los Océanos forma parte de la Estrategia Integrada Mundial de

Observación, desarrollada por los patrocinadores de sistemas mundiales de observación de las Naciones Unidas, junto con el CIUC y el Comité sobre Satélites de Observación de la Tierra (CEOS). La Estrategia Integrada Mundial de Observación constituye un marco integrado que engloba los principales sistemas mundiales de observación de la tierra (espaciales e in situ), especialmente del clima y la atmósfera, los océanos, la superficie terrestre y el interior de la tierra. Se espera que la Estrategia ayude a los gobiernos a comprender mejor los planes mundiales de observación, proporcione un marco para tomar decisiones sobre la continuidad de la observación de variables fundamentales, reduzca la duplicación de trabajos y ayude a mejorar la asignación de los recursos y a pasar de las actividades de investigación a las actividades prácticas. Además, es compatible con la iniciativa de fomentar la eficacia y la eficiencia en el sistema de las Naciones Unidas. Los organismos asociados a la Estrategia Integrada Mundial de Observación se han mostrado dispuestos a centrarse en primer lugar en el tema de los océanos que fue presentado por la Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio (NASA) de los Estados Unidos de América en la sexta reunión de los organismos asociados a la Estrategia Integrada Mundial de Observación, celebrada en noviembre de 2000.

iii) Servicios oceánicos

516. Por lo que se refiere a los servicios oceánicos, uno de los programas fundamentales de la COI en los últimos 40 años ha sido el programa de Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográficos (IODE), cuyo objetivo es contribuir a que se conozcan y comprendan mejor el medio y los recursos marinos, proporcionando un mecanismo para la gestión y el intercambio de la información y los datos oceánicos que pueden aportar conocimientos. El programa IODE ha ayudado a los Estados miembros a establecer centros nacionales de datos oceanográficos, que ya son más de 60, enlazados con los centros mundiales de datos de oceanografía y de geología marina y geofísica del CIUC. Gracias a esa red, todos aquellos que de una u otra forma tienen que ver con los océanos han podido construir enormes archivos de datos e información oceanográficos y tener acceso a ellos, lo que permitirá preservar para la posteridad esos valiosos recursos.

517. A nivel mundial, el Comité del IODE, que celebró su 16º período de sesiones en Lisboa en octubre y noviembre de 2000, aprobó un ambicioso plan de

trabajo, centrado entre otras cosas en: a) establecer un programa mundial de gestión de metadatos oceánicos (tras el éxito del proyecto experimental que concluyó en 2000); b) fortalecer el mecanismo de coordinación regional del IODE; c) establecer, mantener y fortalecer la cooperación entre el IODE y los programas de investigación y vigilancia oceánicas; d) ampliar las actividades relacionadas con la gestión y el intercambio de datos biológicos y químicos; e) proseguir (tras el éxito de la primera fase, completada en 1998) el Proyecto Internacional de Arqueología y Recuperación de Datos Oceanográficos, con miras a preservar datos que corren el riesgo de perderse debido al deterioro de su soporte o al abandono; f) poner en marcha (tras la conclusión en 2000 del proyecto experimental) el proyecto denominado Equipo de Recursos del IODE, una herramienta disponible en Internet para fomentar la capacidad y facilitar la educación a distancia sobre el IODE; g) colaborar activamente con la Comisión Técnica Mixta COI-OMM de Oceanografía y Meteorología Marina, y h) promover la participación del IODE en el consorcio marino de lenguaje de marcas extensible, con miras a elaborar un lenguaje de marcas extensible para el intercambio de datos en Internet.

518. Uno de los pilares del programa IODE es su programa de fomento de la capacidad. Todos los años el IODE y sus miembros organizan cursos de formación o seminarios a nivel nacional y regional con el objetivo de fomentar o fortalecer la capacidad nacional. En el caso de los países en desarrollo, el programa IODE sirve de enlace entre los sectores de la formación, el equipamiento y el apoyo operacional, en el marco de las redes regionales de información y datos oceanográficos (ODIN). Un ejemplo excelente de esas redes es la Red de Información y Datos Oceanográficos para África (ODINAFRICA), que cuenta con 20 Estados miembros. Inspirándose en sus predecesores regionales de África oriental, de la región occidental del Océano Índico y del Atlántico centrooriental, ODINAFRICA se encargará de: a) proporcionar asistencia para el desarrollo y el funcionamiento de los centros nacionales de información y datos oceanográficos y establecer sus redes en África; b) ofrecer oportunidades de formación en gestión de información y datos sobre el medio marino siguiendo los formatos y los métodos establecidos por el IODE; c) contribuir al desarrollo y el mantenimiento de las bases nacionales, regionales y panafricanas de metadatos, información y almacenaje de datos sobre el medio marino; y d) ayudar a preparar y difundir información y datos marinos y costeros que respondan a

las necesidades de toda una serie de grupos de usuarios de redes nacionales y regionales. Para ello se concede especial importancia a los datos y la información necesarios para la ordenación de las zonas costeras y a los datos y la información para el desarrollo. Un aspecto importante del proyecto es que pone en contacto a las personas que se ocupan de la gestión de datos y de las ciencias del mar con administradores y responsables de la adopción de decisiones.

iv) Formación, educación y asistencia mutua

519. El Programa de Formación, Educación y Asistencia Mutua (TEMA) de la COI, que está orientado al fomento de la capacidad, ocupa un lugar fundamental en el esquema de funcionamiento de la Comisión y apoya las iniciativas de fomento de la capacidad que se llevan a cabo en los programas científicos de la Comisión. Gracias a la sólida política seguida en materia de formación, educación y asistencia mutua se garantiza la conexión entre el proceso de fomento de la capacidad y los programas nacionales y regionales ya existentes o en proyecto, lo cual favorece el éxito de las actividades de fomento de la capacidad. La COI está elaborando principios y un programa para desarrollar la capacidad de los países en el ámbito de las ciencias y los servicios marinos. Este programa de fomento de la capacidad abarca una amplia gama de actividades, en función de la capacidad inicial (es decir, el nivel de competencia) de los países interesados.

520. Para desarrollar y fortalecer la capacidad de investigación y observación del medio marino y utilizar eficazmente los servicios que ofrecen las organizaciones como la COI, hay que contar con recursos humanos, con las instituciones necesarias y con un marco que respalde las actividades relacionadas con el medio marino. Esos componentes deben integrarse en una red, pero su puesta en funcionamiento puede resultar difícil debido a la complejidad de las jurisdicciones dentro de las naciones y entre ellas y a las grandes diferencias que existen entre los países en cuanto a competencia y capacidad. Dadas esas diferencias, las actividades de fomento de la capacidad deben ajustarse a las necesidades específicas de los países o las regiones.

521. En 1999 la COI contribuyó a llevar a cabo 94 actividades relacionadas en su mayor parte con el fomento de la capacidad, que se organizaron en 29 Estados miembros y consistieron, entre otras, en 30 actividades de formación, 18 cursos prácticos y un ejercicio de sensibilización pública sobre la limpieza de las

playas. Se concedieron subvenciones, 24 de viaje y 12 de estudio e investigación, a 36 personas de 19 países. Más de 1.000 personas procedentes de 102 Estados miembros participaron en todas las actividades. Asimismo, un gran número de personas (científicos y estudiantes) tuvieron acceso a literatura científica y a utensilios de formación. Se proporcionó a las instituciones de ciencias marinas de África oriental acceso a Internet, equipos informáticos y apoyo para gastos de funcionamiento. Los fondos reunidos para el fomento de la capacidad ascendieron a más de 1,5 millones de dólares de los EE.UU., de los cuales aproximadamente el 70% procedía de fuentes extrapresupuestarias. Entre las actividades de formación, educación y asistencia mutua en el año 2000 hubo 20 cursos prácticos y de formación.

522. La entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar indujo a la COI a examinar la posible manera de ampliar su papel y sus funciones en relación con dicha Convención. Se espera de la COI que asuma la responsabilidad del fomento de las investigaciones científicas sobre el mar, de la adopción de medidas prácticas para que se lleven a cabo investigaciones científicas sobre el mar que faciliten la aplicación de las disposiciones de la Convención, de la publicación y difusión de información y conocimientos relacionados con las ciencias marinas, de la coordinación de proyectos internacionales de investigación científica sobre el mar y del suministro de información científica básica con miras a la protección del medio marino y la transferencia de tecnología¹⁹⁵.

523. A ese respecto, desde 1994¹⁹⁶ la COI ha incluido siempre en el programa de su Consejo Ejecutivo y su Asamblea (19º y 20º períodos de sesiones) el tema titulado “La COI en relación con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”. Para poder hacer frente a sus nuevas tareas, es decir, la ampliación continua de sus funciones jurídicas y de otras actividades de resultados de la entrada en vigor de la Convención, la COI ha creado el Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar (véase el párrafo 469)¹⁹⁷, que es un grupo de composición abierta formado por expertos en derecho del mar y en ciencias marinas; cada Estado miembro de la COI puede nombrar a dos expertos para integrar el grupo¹⁹⁸.

b) Organización Meteorológica Mundial

524. La OMM observó que las boyas de acopio de datos oceánicos, tanto las fondeadas como las que están a la deriva, son fuentes valiosas, y algunas veces únicas, de datos meteorológicos y oceanográficos esenciales sobre zonas oceánicas distantes. Esos datos, que se transmiten en tiempo real por vía satélite, se distribuyen en todo el mundo y pueden consultarse sin cargo en el Sistema Mundial de Telecomunicación del Programa de Vigilancia Meteorológica Mundial de la OMM. Los datos se incorporan en diversos modelos meteorológicos y oceanográficos y también se archivan para utilizarlos en tiempo diferido. Se utilizan directamente en los pronósticos meteorológicos y los servicios de alerta (entre ellos, los destinados a velar por la seguridad marítima), la observación sistemática del clima y los cambios mundiales, la investigación y predicción de fenómenos (incluidos El Niño y La Niña) y la investigación meteorológica y oceanográfica.

525. Sin embargo, la OMM expresó preocupación por el hecho de que algunas veces estas plataformas oceánicas automáticas de acopio de datos no tripuladas, que recogen información útil para todos los usuarios marítimos, sean blanco de actos de vandalismo, tanto deliberados como no deliberados. Puesto que con frecuencia estos actos se producen por desconocimiento del fin y valor de las plataformas, durante muchos años se ha procurado hacer comprender la utilidad de esos instrumentos a la población que vive del mar, en particular a los pescadores, aunque con escaso resultado. El problema se puso de relieve nuevamente en el período de sesiones anual del Grupo de Cooperación sobre Boyas de Acopio de Datos de la OMM/Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), que se celebró a fines de 1999.

526. También con el fin de inculcar en los navegantes la utilidad de las boyas de acopio de datos oceánicos, la OMM y la COI han solicitado la ayuda de la Organización Hidrográfica Internacional. Luego de que la Comisión de Difusión de Radioavisos Náuticos de la OHI diera su consentimiento, en agosto de 2000 se distribuyó una circular de ese órgano que contenía un texto convenido sobre el vandalismo de boyas, para que se publicara en los avisos nacionales a los navegantes. Está previsto dar a conocer ese texto periódicamente por canales similares.

527. La OMM coordina el suministro de datos, análisis y pronósticos meteorológicos y oceanográficos sobre zonas costeras, incluidos los vinculados a la seguridad marítima previstos en el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), así como la prestación de servicios operacionales generales de aviso de marea de tormenta. Asimismo, coordina un sistema mundial de bases de datos sobre el clima marino de todas las zonas oceánicas, incluidas las zonas costeras y las zonas económicas exclusivas.

528. La Comisión Técnica Mixta OMM/COI de Oceanografía y Meteorología Marina, creada por los órganos rectores de esas dos organizaciones, representa una nueva modalidad de cooperación internacional. La Comisión tiene carácter operativo y su función es atender simultáneamente a las necesidades de ambas organizaciones, que han acordado mancomunar recursos y conocimientos a fin de abordar problemas comunes.

529. La OMM no sólo hace hincapié en que es necesario crear capacidad en meteorología marina en los países en desarrollo, sino que destaca las consecuencias negativas de su falta. Según la OMM, es evidente que muchos países en desarrollo carecen de capacidad, sea para participar en los principales programas de observación y servicios marinos de la OMM y la COI y contribuir a ellos, sea para sacar provecho de los datos y productos que generan esos programas. A su vez, esa carencia significa que los propios programas adolecen de falta de datos, productos y servicios útiles para numerosas zonas oceánicas importantes, lo cual redundará en perjuicio de todos los usuarios marítimos. Ello ocurre en particular en grandes zonas del Océano Índico. Al mismo tiempo, los programas aislados de creación de capacidad en asuntos marinos de países determinados no han sido rentables y han tenido una repercusión general mínima. En un intento por satisfacer las necesidades de creación de capacidad en un contexto más amplio, la OMM ha elaborado, con la colaboración de la COI, un proyecto de aplicaciones marinas en el Océano Índico occidental. Se trata de una iniciativa de cooperación regional entre organismos e instituciones meteorológicas y oceanográficas encaminada a mejorar las redes de observación, la gestión de datos y los servicios marinos en el Océano Índico occidental.

c) Organización Hidrográfica Internacional

530. La Organización Hidrográfica Internacional destacó la conveniencia de llevar a cabo varias actividades en aras de la seguridad de la navegación y la protec-

ción del medio marino, a saber: realizar, de acuerdo con las normas de la OHI, reconocimientos hidrográficos (entre ellos, levantamientos batimétricos y mediciones de parámetros oceanográficos) en puertos y zonas costeras sensibles, como primera prioridad, y en el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, como segunda prioridad; publicar y difundir la información obtenida a partir de los reconocimientos hidrográficos en forma de cartas náuticas (en versiones electrónica e impresa) y libros de náutica a fin de velar por la seguridad de la navegación de todos los buques; y difundir la información resultante del reconocimiento oceanográfico e hidrográfico de las zonas marinas sujetas a la jurisdicción del Estado ribereño en forma de cartas batimétricas y productos del Sistema de Información Geográfica, que puede ser de utilidad, por ejemplo, para la pesca, la ordenación de zonas costeras y los estudios científicos.

531. La OHI señaló que, si bien en los países industrializados existen servicios hidrográficos arraigados que abarcan las actividades enumeradas, muchos otros países también necesitan apoyo en ese ámbito. La OHI ha trazado un mapa en el que se indican en líneas generales las regiones geográficas en que debe intensificarse la coordinación y la cooperación en aras de la seguridad de la navegación y de la protección del medio marino, a saber: las islas del Pacífico occidental, Asia meridional, el Golfo Pérsico, el Mar Rojo, África meridional, África occidental y central, la ribera sur del Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico y América Central y el Caribe. De esta enumeración se desprende que existen vastas zonas del mundo que requieren un gran apoyo, particularmente la región de África.

532. Cabe observar en este sentido que la Asamblea General, en el párrafo 21 de su resolución 53/32, de 24 de noviembre de 1998, invitó a los Estados a cooperar en la realización de estudios hidrográficos y la prestación de servicios náuticos para garantizar la seguridad de la navegación, así como la mayor uniformidad posible en las cartas y publicaciones náuticas, y a coordinar sus actividades para que la información hidrográfica y náutica estuviera disponible a escala mundial. Además, la Asamblea General, en su resolución 54/31, de 24 de noviembre de 1999, observó explícitamente que los países en desarrollo, especialmente los pequeños Estados insulares en desarrollo, podían requerir asistencia para la preparación y publicación de cartas de conformidad con los artículos 16, 22, 47, 75 y 84 y el anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el

Derecho del Mar, que tratan de los límites de las zonas marítimas nacionales y, en ese contexto, instó a la comunidad internacional a que prestara asistencia a esos Estados (véanse párrafos 83 a 87).

d) Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

533. La FAO observó que existe una demanda cada vez mayor de información objetiva, imparcial, comprobada y exhaustiva sobre la pesca, los recursos pesqueros y su entorno natural. Esta demanda obedece a la preocupación que suscita el estado precario de numerosas especies de peces, las posibilidades de los recursos pesqueros no tradicionales, la desaparición de algunas especies, la capacidad de pesca excesiva y el escaso rendimiento económico de muchas explotaciones pesqueras, los riesgos incesantes de degradación ambiental, el peligro de que el cambio climático altere considerablemente los recursos pesqueros, la exigencia de aplicar un enfoque basado en el principio de precaución y los riesgos y oportunidades derivados de la mundialización y el libre comercio. Todos estos problemas hacen que los gobiernos, el sector industrial, las organizaciones no gubernamentales, los bancos de desarrollo, los pescadores y el público en general tengan cada vez más dificultad para hacerse cargo de la situación. Con frecuencia no se dispone de la información requerida para comprender cabalmente lo que comportan los instrumentos internacionales convenidos o las opciones que existen y sus consecuencias. Se corre el riesgo de que los inevitables conflictos de intereses lleven a utilizar o interpretar mal la información existente, y hay una gran demanda de transparencia e información de más calidad (es decir, de la mejor información científica de que se disponga). En el último decenio ha aumentado rápidamente la demanda de información procedente de la FAO.

534. La FAO ha comenzado a perfeccionar y a colocar en Internet todos sus sistemas de información y bases de datos y a diseñar un sistema de información mundial sobre recursos pesqueros con el apoyo financiero de Francia y del Japón. Ya se ha concluido una primera versión parcial que contiene estadísticas y descripciones de especies. En poco tiempo se terminarán de preparar los módulos referidos a los buques, los aparejos de pesca, las comisiones de pesca y las cuestiones estratégicas. En un futuro próximo se elaborarán los módulos correspondientes a las poblaciones de peces y a los productos y el comercio pesqueros. Además, ya se

ha concebido un sistema de observación de recursos pesqueros, que tomará parte del sistema de información mundial, con el objeto de fomentar la formación de una red internacional de organizaciones regionales de ordenación pesquera y de centros de excelencia que colaboren en la confección de un sistema mundial de información sobre el estado de los recursos pesqueros de todo el mundo. La FAO está preparando un atlas de recursos pesqueros mundiales en CD-ROM que contendrá información similar e irá destinado a los países, las instituciones y los particulares que no disponen de acceso suficiente a la Internet. A fin de crear una base institucional de las actividades necesarias en los ámbitos nacional, regional y mundial y darles un carácter oficial, en su período de sesiones de febrero de 2001, el Comité de Pesca de la FAO debía analizar un proyecto de plan de acción internacional sobre la redacción de informes relativos al estado actual de los recursos pesqueros y las tendencias que se perfilan en el sector.

535. La FAO señaló que, para cumplir los compromisos contraídos en virtud de las iniciativas e instrumentos internacionales vigentes, los países tienen que mejorar considerablemente la calidad de la información relativa a la pesca oceánica. Con ese propósito, debe darse mayor prioridad al mejoramiento de los sistemas estadísticos, que en muchos países en desarrollo se están deteriorando por falta de recursos y del reconocimiento que merecen. Es necesario apoyar los esfuerzos que despliega la FAO, a petición de sus miembros, para mejorar la información sobre la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, la capacidad de pesca, el comercio, el estado de las poblaciones de peces, el empleo, los precios y otros factores, y debe aumentarse la capacidad de los países para aportar contenidos a Internet y servirse de ésta.

e) Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite

536. La Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (Inmarsat) se creó en 1979 con el fin de establecer el segmento espacial requerido para mejorar las comunicaciones marítimas y, en particular, la seguridad de la vida humana en el mar mediante el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Con posterioridad, al añadirse a sus servicios la provisión de segmentos espaciales para comunicaciones móviles terrestres y aeronáuticas, la entidad pasó a denominarse Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite. En su

contribución al presente informe, esa organización indicó que, tras 20 años de llevar a cabo actividades con éxito, los Estados miembros y los signatarios de Inmarsat decidieron enfrentar la competencia cada vez mayor de las empresas privadas de servicios de comunicación por satélite y se convirtieron en la primera organización intergubernamental que privatizó sus bienes y actividades comerciales, al tiempo que asumían el compromiso de seguir cumpliendo sus obligaciones de prestación de servicios públicos y de supervisión gubernamental. En su 12° período de sesiones, celebrado en abril de 1998, la Asamblea de Inmarsat aprobó las enmiendas de su Convenio Constitutivo y del Acuerdo de Explotación correspondiente, que tenían por objeto transformar la organización en una sociedad privada que siguiera supervisando, con carácter intergubernamental, la prestación de ciertos servicios públicos, en particular del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (véase A/53/456, párr. 215). En abril de 1999 se privatizó Inmarsat y se creó la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite; también se formalizó un acuerdo de servicios públicos entre esa organización y la sociedad privatizada, Inmarsat Ltd.

537. La Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite señaló también que se está expandiendo con creciente velocidad el horizonte de las comunicaciones móviles por satélite y que se presentan diversas opciones en cuanto a la concepción y la capacidad de los servicios nuevos. La aprobación de la resolución A.21/Res.888 de la Asamblea de la OMI, “Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)”, demuestra claramente que la organización prevé que toda empresa explotadora de satélites cuyos sistemas se conformen a esos criterios pueda prestar esos servicios en el futuro. Lo más probable es que ello se materialice como parte de la revisión del capítulo IV (Radiocomunicaciones) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), ocasión en que podrían diseñarse servicios más eficaces con capacidad de evolución y utilización de constelaciones de satélites no geostacionarios. En la actualidad Inmarsat Ltd. explota el único sistema de comunicaciones por satélite que presta esos servicios mundialmente, lo cual la coloca en una posición por el momento sin par en el mercado.

538. La Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite agregó que en los últimos años el proceso de liberalización y privatización de los servicios mundiales y regionales de comunicación por satélites se ha convertido en un hecho consumado. Por consiguiente, es alentador que la organización no haya observado, en comparación con el régimen anterior, disminución ni empeoramiento alguno de los servicios del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) que presta Inmarsat Ltd. como sociedad privada. Inmarsat Ltd. también ha respetado todas las demás obligaciones en materia de servicios públicos, o les ha prestado la debida atención. Puede concluirse, en consecuencia, que, después de más de un año de interacción compleja pero factible entre la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite e Inmarsat Ltd., la reestructuración ha sido fructífera y los principios que guiaron el proceso han resultado eficaces.

f) Comisión Económica para América Latina y el Caribe

539. La CEPAL informó de que una de las esferas de interés de su División de Recursos Naturales e Infraestructura, que se ocupa de los asuntos oceánicos y el derecho del mar, es la función que cumple la investigación científica marina en la ordenación sostenible de los océanos y las zonas costeras y en la aplicación más eficaz posible de las disposiciones sobre la diversidad biológica de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En 2000 la CEPAL elaboró un estudio preliminar de las limitaciones y oportunidades asociadas a la investigación científica marina en América Latina y el Caribe. En vista del análisis de la investigación científica marina que ha emprendido y del hecho de que este tema sea uno de los ejes centrales de la segunda reunión del proceso de consulta, la CEPAL prevé que se seguirá tratando la cuestión y que los resultados correspondientes se darán a conocer en la reunión.

2. Programas de tecnología marina del sistema de las Naciones Unidas

540. La ONUDI, junto con las organizaciones que colaboran con ella —la Administración Nacional de Asuntos Oceánicos y Atmosféricos de los Estados Unidos, el Centro de Ciencias Costeras y Marinas del Consejo de Investigación del Medio Natural del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Centro

Internacional de Ciencia y Tecnología Avanzada de la ONUDI en Italia— disponen de un amplio y excelente acervo de conocimientos en materia de ordenación integrada de las zonas costeras. Entre los temas abarcados figuran la ordenación de los recursos pesqueros, la determinación de la calidad del medio ambiente (evaluación de efectos y de riesgos, ecotoxicología, instrumentos de observación, riesgos para la salud humana), los factores de riesgo vinculados a las situaciones de inestabilidad política y al terrorismo internacional, la ingeniería de imágenes destinadas al sistema de información geográfica (SIG), el diseño de modelos de simulación, la climatología, los sistemas expertos y la ingeniería de programas informáticos. Otras áreas de especialización comprenden la utilización de la biotecnología para combatir la degradación del medio ambiente, la experiencia y las bases de datos sobre la aplicación de tecnologías menos contaminantes, las tecnologías de gestión de desechos municipales e industriales, la promoción de inversiones para modernizar el sector industrial y los requisitos de planificación ambiental aplicables al desarrollo de tecnologías inocuas para el medio ambiente (véase A/55/61, párr. 247).

C. Necesidades en los ámbitos de la ciencia y la tecnología marinas

541. La Asamblea General, en el párrafo 1 del anexo II de su resolución 55/7, señaló que la promoción y el desarrollo de los recursos científicos y tecnológicos marinos de los países en desarrollo, particularmente los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, con miras a acelerar su desarrollo social y económico, era fundamental para aplicar en la práctica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Durante más de dos decenios se ha ido llevando un inventario exhaustivo de necesidades, que podrá redundar en provecho del proceso de consultas si éste se centra, al examinar dicho inventario, en las necesidades más críticas y en las medidas requeridas para fomentar la coordinación y cooperación internacionales.

542. En la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se examinó uno de los primeros estudios sobre las consecuencias de las disposiciones sobre ciencia y tecnología marinas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Entre los principales objetivos del estudio (documento A/CONF.62/L.76, de 18 de agosto de 1981)¹⁹⁹ se contaba contribuir a estudiar cuestiones como los meca-

nismos de formulación de políticas, los procesos de elaboración de leyes y otras medidas, la asignación de funciones a los organismos o departamentos existentes y la coordinación de la labor de todos los sectores interesados para alcanzar esos fines.

543. Respecto de la investigación científica marina y el desarrollo de la tecnología correspondiente, se ha determinado que es necesario, entre otras cosas, establecer un marco administrativo para las actividades de esa índole y crear capacidad en ciencias del mar. Ello lleva aparejado en particular: a) establecer mecanismos adecuados de coordinación de programas y proyectos, en especial que sean complementarios, en los cuales podrían participar las distintas entidades que realizan o auspician la investigación, ya se orienten a proteger el medio ambiente, a prestar servicios meteorológicos, a explotar y conservar los recursos vivos y otros recursos mar adentro, o hacia otras aplicaciones marinas; ese tipo de coordinación serviría para examinar las necesidades en materia de investigación, determinar las prioridades correspondientes y procurar que la investigación científica marina se ciña a las normas ambientales, de la navegación y de otra índole; b) examinar los intereses y la capacidad (personal calificado, nivel de financiación, instalaciones y equipo, etc.) de las instituciones y sectores interesados, teniendo presente la posibilidad de crear o desarrollar un centro nacional de ciencia y tecnología marinas; c) determinar prioridades y formular programas y proyectos concretos, aprovechando, entre otras cosas, las oportunidades que generen los programas internacionales destinados a fortalecer la capacidad en ciencias marinas de los países en desarrollo; d) examinar las necesidades asociadas a la participación en la formulación y ejecución de programas regionales, subregionales y mundiales de investigación, educación, capacitación e intercambio de datos e información; y e) fomentar la cooperación a fin de crear condiciones propicias para la investigación científica marina.

544. Las necesidades determinadas en el estudio abarcan también el establecimiento de mecanismos para abordar los proyectos de investigación que otros Estados u organizaciones internacionales competentes se propongan realizar en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado ribereño. Ello entraña en particular: a) evaluar al personal adecuado para participar en cada uno de esos proyectos y los arreglos correspondientes; b) reunir información sobre esas actividades de investigación (tipo de buques

utilizados, zonas estudiadas, instituciones interesadas, emplazamiento y utilización de instalaciones y equipo, participantes, informes) y difundir los resultados de la investigación en los ámbitos nacional e internacional; c) crear mecanismos concretos que permitan examinar con celeridad los proyectos de investigación, para lo cual puede ser necesario diseñar métodos encaminados a analizar los proyectos en función de su importancia para el aprovechamiento de recursos, teniendo presentes los criterios y directrices generales establecidos en el artículo 251 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; d) establecer mecanismos que faciliten la investigación científica marina, el acceso a los puertos y la ayuda a los buques de investigación (en coordinación con las autoridades portuarias); e) tomar disposiciones especiales aplicables a la designación de zonas en la plataforma continental; f) establecer procedimientos por si hubiera que suspender o poner término a las actividades de investigación científica marina, como se prevé en el artículo 253 de la Convención; g) elaborar mecanismos que permitan la participación de los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa y proporcionar la información y los datos pertinentes; y h) establecer procedimientos para resolver controversias, inclusive las solicitudes de asistencia y asesoramiento técnico de los Estados ribereños interesados.

545. Además se señalaban los aspectos administrativos del emplazamiento y utilización de las instalaciones o equipo de investigación científica, incluidas las zonas de seguridad, los signos de identificación y las señales de advertencia (en coordinación con las autoridades marítimas y de transporte aéreo), y los procedimientos administrativos (del Estado que realiza investigación) de la preparación y presentación de información al Estado ribereño, en cumplimiento de sus normas y procedimientos y de las condiciones indicadas en los artículos 249 y 254 de la Convención.

546. Respecto del desarrollo y transmisión de tecnología marina, las necesidades comprendían: a) mecanismos para tener en cuenta las actividades de cooperación en todos los niveles, como la participación en foros en que se traten las políticas, los métodos y las condiciones económicas y jurídicas relacionadas con la transmisión de tecnologías o en que se establezcan directivas, criterios y normas, así como en programas implantados para crear capacidad técnica en materia de ciencia marina y de aprovechamiento de los recursos marinos; b) medidas administrativas asociadas con el desarrollo de

infraestructura, el perfeccionamiento de los recursos humanos (por ejemplo, la formación, la capacitación y el intercambio de científicos, técnicos y expertos en otras disciplinas); la adquisición, evaluación y difusión de datos sobre ciencia y tecnología marinas (por ejemplo, información sobre comercialización de tecnología y sobre contratos y otros arreglos pertinentes), el desarrollo de tecnología apropiada, etc.; y c) mecanismos para fomentar el establecimiento de centros nacionales y regionales de investigación científica y tecnológica marina o su ampliación, teniendo en cuenta los programas internacionales de cooperación técnica y describiendo las funciones que desempeñarán.

547. Tres informes del Secretario General, publicados en 1990 y 1991 (A/45/563, A/45/712 y A/46/722) tratan de las necesidades propias de la ciencia y la tecnología marinas y las medidas que podrían adoptarse para satisfacerlas. Los Estados, en particular los de los países en desarrollo, enfrentan dificultades de diversa índole entre las que se incluyen las siguientes: a) no se tiene conciencia de todas las posibilidades de crecimiento de los sectores marinos, se ha utilizado al máximo la capacidad nacional de desarrollo y la capacidad de los sectores oceánicos es limitada; b) la financiación y la asistencia externas disponibles han sido escasas; en los pocos casos en que se ha dispuesto de financiación, los montos aportados por las entidades internacionales han sido limitados; c) la adquisición de nuevas tecnologías está fuera del alcance de la mayor parte de los países; por ejemplo, varios países en desarrollo no están adecuadamente equipados para resolver los problemas de medio ambiente que plantean el aprovechamiento marino y otras formas de utilización de los recursos oceánicos y no pueden hacer frente a las catástrofes o riesgos que afectan a los ecosistemas oceánicos; d) el perfeccionamiento de personal calificado en las distintas disciplinas que permiten el aprovechamiento sostenible y la ordenación de los recursos oceánicos, incluida la solución de los problemas ambientales propios del aprovechamiento de los recursos marinos, es un objetivo todavía distante para muchos países; e) se desconocen los tipos de datos e información necesarias para conseguir la jurisdicción marina y para el aprovechamiento sostenible y la ordenación de los recursos oceánicos; f) no es posible acceder a esos datos e información, ni a los datos e información derivados de la investigación científica marina; g) es necesario desarrollar la tecnología y la información científicas, ya sea para aplicarlas a usos tradicionales o a posibilidades nuevas.

IX. Creación de capacidad

548. En la primera reunión del Proceso de consultas se examinaron las cuestiones relacionadas con la creación de capacidad y la ayuda a los Estados en desarrollo. La reunión acordó señalar a la atención de la Asamblea General la necesidad de fomentar la capacidad para asegurar que los países en desarrollo y en particular los países menos adelantados y los países sin litoral estén en condiciones tanto de aplicar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como de beneficiarse con el aprovechamiento y desarrollo sostenibles de los océanos y los mares y de sus recursos, así como también la necesidad de asegurar que los pequeños Estados insulares en desarrollo puedan disponer de toda la gama de capacidades y conocimientos esenciales para la realización de estos fines.

549. En su resolución 55/7, la Asamblea General destacó la necesidad fundamental de fomentar la capacidad. En el párrafo 23 de dicha resolución, pidió al Secretario General que, en cooperación con las organizaciones y programas internacionales competentes, así como los representantes de los bancos regionales de desarrollo y de la comunidad de donantes, examinara los esfuerzos que se estaban realizando para la creación de capacidad, identificara las duplicaciones que será preciso evitar y las deficiencias que podrá ser preciso corregir a fin de garantizar unos planteamientos coherentes, a nivel tanto nacional como regional, para aplicar la Convención, y que incluyera una sección sobre este asunto en su informe anual sobre los océanos y el derecho del mar.

550. *Creación de capacidad: medidas propuestas en el capítulo 17 del Programa 21.* El propio Programa 21, en su capítulo 17, incluye propuestas acerca de la creación de capacidad en cuestiones relacionadas con los océanos y los mares. Identifica áreas de programas y proporciona, para cada una de esas áreas de programas, propuestas para la creación de capacidad de los Estados en desarrollo.

551. Por lo que respecta al área de programas de ordenación integrada y desarrollo sostenible de zonas costeras y marinas, incluidas las zonas económicas exclusivas, el capítulo 17 del Programa 21 propone prestar plena cooperación a los Estados ribereños que la soliciten para aumentar su capacidad y, cuando proceda, incluir el fortalecimiento de la capacidad en la cooperación bilateral y multilateral para el desarrollo. Los Estados ribereños podrían considerar, entre otras, la

posibilidad de: a) asegurar la creación de capacidad en el plano local; b) consultar sobre problemas costeros y marinos con las autoridades locales, los círculos empresariales, el sector académico, los grupos de usuarios de los recursos y el público en general; c) coordinar los programas sectoriales al mismo tiempo que se aumente la capacidad; d) apoyar centros de estudios superiores sobre la ordenación integrada de los recursos costeros y marinos; y e) apoyar programas y proyectos experimentales de demostración en materia de ordenación integrada de las zonas costeras y las zonas marinas. Las medidas propuestas para el desarrollo de recursos humanos incluye la enseñanza y la formación en materia de ordenación integrada y desarrollo sostenible de las zonas costeras y las zonas marinas; y desarrollo de programas de enseñanza y campañas de sensibilización del público.

552. Por lo que respecta a la creación de capacidad para el área de programas relativa a la protección del medio marino, el capítulo 17 del Programa 21 propone dotar a los órganos nacionales de planificación y coordinación de la capacidad y las facultades para examinar todas las actividades y focos terrestres de contaminación a fin de determinar su impacto en el medio marino y proponer medidas adecuadas de control. Convendría crear un mecanismo internacional de financiación para la aplicación de tecnologías adecuadas de tratamiento de aguas residuales y construir instalaciones de tratamiento de esas aguas, que incluyera asimismo la concesión de préstamos en condiciones de favor o subvenciones de organismos internacionales y fondos regionales competentes que serían repuestos al menos en parte con carácter rotativo por tarifas pagadas por los usuarios. Entre las medidas propuestas para el desarrollo de recursos humanos se incluyen la provisión de formación con arreglo a las indicaciones de los estudios sobre las necesidades de formación; elaboración de programas de estudios marinos; organización de cursos de formación para el personal encargado de hacer frente a los derrames de hidrocarburos y de productos químicos; realización de cursos prácticos sobre aspectos ambientales de las operaciones y el desarrollo portuarios; apoyo a los centros internacionales especializados de formación marítima profesional; y apoyo y complemento a los esfuerzos que se realicen en el plano nacional por lo que respecta al fomento de los recursos humanos.

553. Por lo que respecta al área de programas sobre aprovechamiento sostenible y conservación de los

recursos marinos vivos de alta mar, el capítulo 17 del Programa 21 propone que los Estados, con el apoyo, según proceda, de las organizaciones internacionales pertinentes, ya sea a nivel subregional, regional o mundial, deberían cooperar para desarrollar o mejorar los sistemas y estructuras institucionales para la vigilancia, el control y la supervisión, así como la infraestructura de investigación para la evaluación de las poblaciones de recursos marinos vivos. Entre las medidas propuestas para el desarrollo de recursos humanos se incluyen la formación en técnicas de pesca de altura y en evaluación de recursos; refuerzo de los cuadros de personal que puedan ocuparse de la ordenación y conservación de recursos de alta mar; y formación de observadores e inspectores para su incorporación en buques pesqueros.

554. Por lo que respecta al aprovechamiento y conservación sostenibles de recursos marinos vivos bajo jurisdicción nacional, el capítulo 17 del Programa 21 propone que los Estados ribereños, con el apoyo de los organismos subregionales, regionales y mundiales pertinentes deberían cuando proceda: a) prestar apoyo a las comunidades pesqueras locales, en particular a aquellas cuya subsistencia depende de la pesca, así como de la población indígena y la mujer; b) establecer estrategias de desarrollo sostenibles de la acuicultura; y c) crear y fortalecer, cuando sea necesario, instituciones capaces de aplicar los objetivos y las actividades relativas a la conservación y la ordenación de los recursos marinos vivos. Entre las medidas para el desarrollo de recursos humanos se incluyen la ampliación de la educación multidisciplinaria, formación relativa a los recursos marinos vivos e investigación de tales recursos, particularmente en relación con las ciencias sociales y económicas; creación de oportunidades de formación en apoyo de las pesquerías artesanales (inclusive las de subsistencia); e inclusión en los programas docentes, de todos niveles, temas relativos a la importancia de los recursos marinos vivos.

555. En relación con el área de programas titulado "Solución de las principales incertidumbres que se plantean respecto de la ordenación del medio marino y el cambio climático", el capítulo 17 del Programa 21 recomienda que los Estados deberían reforzar o crear, cuando sea necesario, comisiones oceanográficas científicas y tecnológicas en el plano nacional u órganos equivalentes para desarrollar, apoyar y coordinar las actividades de las ciencias marinas y trabajar en estrecha relación con las organizaciones internacionales.

Entre las medidas propuestas para el desarrollo de recursos humanos se incluyen la preparación y la ejecución de programas globales a fin de adoptar un enfoque amplio y coherente para satisfacer sus necesidades básicas de recursos humanos en las ciencias marinas.

556. Por lo que respecta al desarrollo sostenible de pequeñas islas, el capítulo 17 del Programa 21 explica que la capacidad total de los pequeños Estados insulares en desarrollo siempre será limitada. Por consiguiente, habrá que reestructurar la capacidad existente a fin de satisfacer eficientemente las necesidades inmediatas de un desarrollo sostenible y de una ordenación integrada. Al mismo tiempo, la asistencia pertinente y apropiada de la comunidad internacional habrá de encaminarse a reforzar toda la gama de los recursos humanos que se precisan continuamente para ejecutar los planes de desarrollo sostenible. Se deberían aplicar las nuevas técnicas que pueden hacer aumentar el rendimiento y la gama de capacidades de los limitados recursos humanos existentes a fin de elevar la capacidad de las poblaciones muy pequeñas para satisfacer sus necesidades. Por lo que respecta al desarrollo de los recursos humanos, dado que las poblaciones de los pequeños Estados insulares en desarrollo no pueden mantener todas las especializaciones necesarias, la formación para la ordenación y el desarrollo integrados de las zonas costeras debería orientarse a formar gerentes, científicos, ingenieros y planificadores del litoral que puedan integrar los múltiples factores que han de tenerse en cuenta en la ordenación integrada de las zonas costeras.

A. Actividades de creación de capacidad en el seno de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas

557. Casi todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas realizan, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, actividades para fomentar la capacidad por lo que respecta a los océanos y al derecho del mar. La gama y la diversidad de tales actividades quedan reflejadas en un reciente estudio llevado a cabo por el PNUD (véanse párrafos 568 a 572). Este estudio, estructurado con arreglo a campos de actividades, examina diversas medidas en cada uno de tales campos, muchas de las cuales podrían considerarse como medidas para fomentar la capacidad, según la definición aplicada por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Con arreglo a

la definición del Comité de Asistencia para el Desarrollo, de la OCDE, también adoptada por el Organismo Canadiense de Desarrollo Internacional (CIDA) y otras entidades, capacidad de desarrollo es el proceso mediante el cual personas, grupos, organizaciones, instituciones y sociedades mejoran sus aptitudes para: a) realizar funciones básicas, resolver problemas y lograr objetivos y b) comprender y considerar sus necesidades de desarrollo en un contexto amplio y de un modo sostenible²⁰⁰. En esta sección, sin embargo, se describen las actividades directas de creación de capacidad de las diversas organizaciones en el seno del sistema de las Naciones Unidas, basándose en la información facilitada por las propias organizaciones como respuesta a la petición del Secretario General.

558. *Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.* La FAO facilitó información sobre sus actividades relacionadas con la creación de capacidad en los países en desarrollo, en particular por lo que se refiere a la formación, prestando atención especial a la supervisión, control y vigilancia, así como al cumplimiento, de las reglamentaciones pesqueras. En los programas dirigidos desde la sede de la FAO durante el año 2000 se impartió formación a cierto número de personas, durante diversos períodos de tiempo, cuyo total asciende a 1.500 personas/días de formación. La formación se ha centrado principalmente en dos aspectos fundamentales para las pesquerías: formación en apoyo de prácticas mejoradas posteriores a la pesca y la formación sobre la aplicación del Código de conducta de pesca responsable, particularmente los aspectos relacionados con la supervisión, control y vigilancia de pesquerías. Además, hay diversos programas de formación dirigidos y ofrecidos, a nivel local, a través de las oficinas regionales de la FAO. Aparte de las actividades directas de formación, el elevado volumen de manuales y publicaciones producidas por la FAO también podrían considerarse como una contribución a la creación de capacidad.

559. Otro aspecto importante de las actividades de la FAO en relación con la creación de capacidad es el fortalecimiento, según sea necesario, de las organizaciones regionales de gestión pesquera, por medio de la cooperación con tales órganos (véanse párrafos 272 a 278 y anexo III). La segunda reunión de la FAO y organizaciones regionales de gestión pesquera, no pertenecientes a la FAO, ha sido programada para celebrarse en la sede de la FAO, en Roma, el 20 y 21 de febrero de 2001.

560. *Organización Marítima Internacional.* En el seno del sistema de las Naciones Unidas, la creación de capacidad en la infraestructura marítima converge en la OMI. Ésta da la máxima prioridad a la necesidad de garantizar que sus numerosos reglamentos y normas contenidos en su conjunto de tratados son debidamente aplicados. Para asegurarse de ello centra su atención en el constante fortalecimiento de los reglamentos para que los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y propietarios de buques, así como todos los demás asociados industriales en la cadena de obligaciones, puedan desarrollar sus capacidades y ejercer su cometido en la mayor medida posible. Las actividades de cooperación técnica de la OMI se han intensificado con la puesta en práctica del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT), cuyo objeto es asegurar que los fondos recibidos de diferentes fuentes de donantes son debidamente canalizados hacia la realización de proyectos bajo la supervisión de la OMI, como organismo de ejecución, a fin de fortalecer la infraestructura marítima de los países en desarrollo.

561. La importancia de la asistencia técnica para los países en desarrollo y la forma en que se prestará dicha asistencia quedan reflejadas en la resolución A.901(21) de la Asamblea de la OMI, titulada “La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000” (véase A/55/61, párrs. 245 y 246). La resolución declara que el objetivo clave del programa de cooperación técnica de la OMI durante el decenio actual será fomentar el desarrollo de la capacidad, a fin de garantizar una navegación más segura y un mar más limpio. El desarrollo y la aplicación del PICT, de la OMI, continuará basándose en varios principios fundamentales, incluidos los siguientes: la dirección del proceso de elaboración y ejecución de los proyectos que incumbe a los países receptores; integración de las prioridades reglamentarias de la OMI en el proceso de elaboración del programa; desarrollo de los recursos humanos e institucionales, con carácter sostenible, incluida la promoción de la mujer; fomento de la colaboración regional y la cooperación técnica entre los países en desarrollo; promoción de asociaciones con los gobiernos, el sector naviero y los organismos internacionales de ayuda al desarrollo; movilización de servicios de expertos y recursos regionales para las actividades de asistencia técnica; coordinación con otros programas de ayuda al desarrollo en el sector marítimo; facilitación de información por parte de los países receptores sobre la eficacia de la asistencia técnica prestada; y sistemas de supervisión y evaluación del impacto, de modo que se cumplan los objetivos del

programa y que los conocimientos adquiridos se tengan en cuenta en el proceso de elaboración de futuros programas.

562. En la resolución se insta a las partes en los instrumentos de la OMI que contienen disposiciones sobre cooperación técnica a que respondan a los compromisos que hayan contraído y se invita a los Estados Miembros a que se sirvan de la OMI como mecanismo para la coordinación, en relación con la cooperación técnica en el sector marítimo. También se invita a los Estados Miembros, al sector naviero y a las organizaciones asociadas a que continúen, y si es posible aumenten, el apoyo que brindan al PICT y se afirma que este programa puede contribuir, y de hecho contribuye, al desarrollo sostenible.

563. En la resolución se hace hincapié en que la misión de la OMI por lo que respecta al programa de cooperación técnica de la organización, durante el decenio actual, será ayudar a los países en desarrollo a reforzar su capacidad para cumplir las reglas y normas internacionales relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar, otorgando prioridad a los programas de asistencia técnica que se centran en el desarrollo de los recursos humanos, particularmente a través de la formación y la creación de capacidad institucional.

564. Por lo que respecta al desarrollo de recursos humanos, se espera que las actividades para fomentar la creación de capacidad, de la OMI, realizadas con arreglo al PICT, produzcan un mayor número de expertos debidamente capacitados (tanto hombres como mujeres) que se encarguen de preparar y dirigir programas nacionales relacionados con lo siguiente: administración de seguridad marítima, protección del medio marino, elaboración de legislación marítima, facilitación del tráfico marítimo, operaciones técnicas portuarias y formación de marinos y personal de tierra. En el aspecto de la creación de capacidad institucional, se espera que las actividades realizadas con arreglo al PICT refuercen los departamentos del sector público que pueden garantizar el ejercicio eficaz de la jurisdicción por parte del Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto y Estado ribereño.

565. Los programas mundiales prioritarios realizados en el marco del PICT incluyen el desarrollo de servicios de asesoramiento administrativos, jurídicos y técnicos que se presten a los gobiernos por lo que respecta a la implantación de convenios sobre seguridad y lucha

contra la contaminación, de la OMI, fortalecimiento de las instituciones de formación y concesión de becas, acrecentamiento en la integración de la mujer en el sector marítimo, armonización de la operación de diversos acuerdos regionales sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, mejora de la seguridad marítima, prevención y control del tráfico ilícito de drogas y mejora de la seguridad portuaria. Los principales programas componentes previstos en el marco del PICT incluyen programas regionales para África, Estados árabes/Mediterráneo, Asia y las islas del Pacífico, la Comunidad de Estados Independientes y Europa Oriental y Latinoamérica y el Caribe.

566. La formación de tripulantes de buques constituye una medida esencial para fomentar el desarrollo de capacidad. Las prescripciones relativas a la formación de tripulantes que los Estados de abanderamiento deben aplicar con arreglo al artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son las que figuran en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación) y el Código de Formación (véanse párrafos 110 a 116).

567. En un contexto más amplio, las diversas directrices, procedimientos de evaluación y verificación y formularios de evaluación y verificación preparados por la OMI representan importantes instrumentos que fortalecen la capacidad de los funcionarios de las administraciones marítimas nacionales y organismos conexos por lo que respecta a la aplicación de disposiciones complejas de los convenios correspondientes. En el mismo contexto, los diversos cursillos prácticos y seminarios organizados por la OMI también han servido para reforzar la capacidad de los funcionarios nacionales, mediante el intercambio de información y experiencia y la utilización compartida de los conocimientos. Durante el año 2000, por ejemplo, la OMI continuó su labor de prestar asistencia a los países miembros en cuanto a la implantación de acuerdos sobre memorandos de entendimiento relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto. En la sede de la OMI, en Londres, se celebró, en junio de 2000, un cursillo práctico para oficiales de secretaría y directores de centros de información de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto. Los participantes examinaron la armonización y coordinación de los procedimientos para la supervisión por parte del Estado rector del puerto, así como el intercambio de información entre acuerdos regionales.

568. *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo*. El PNUD es uno de los principales organismos en el tema de la creación de capacidad, no sólo en cuanto al desarrollo y aplicación de medidas para fomentar la capacidad, especialmente en proyectos de enseñanza, de formación y fuera de la sede, sino también en el perfeccionamiento, promoción y aplicación práctica del concepto relativo a la creación de capacidad.

569. A fin de facilitar la respuesta del Secretario General a la petición de la Asamblea General, el PNUD preparó un estudio para el décimo período de sesiones del Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras, del CAC²⁰¹. El estudio presenta una lista de las actividades para fomentar el desarrollo de la capacidad, llevadas a cabo por las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y que se centran en proyectos de enseñanza, de formación y fuera de la sede relacionados con los mares y los océanos. La gama de actividades es bastante amplia y el ámbito bastante diverso. La UNESCO, la OMI y las Naciones Unidas conceden becas para estudios de asuntos oceánicos. La COI, la OMI, la FAO, el OIEA y las Naciones Unidas se encargan de realizar programas de formación. La FAO, el OIEA, la OMI y el PNUD ejecutan proyectos fuera de la sede.

570. Por lo que respecta a los mares y océanos, las actividades de creación de capacidad del propio PNUD se llevan a cabo bajo la Iniciativa estratégica para la gestión de los océanos y las zonas costeras, la cual constituye un programa mundial del PNUD cuyo objeto es el de mejorar las capacidades de los proyectos de ordenación oceánicos y costeros, existentes y futuros, por medio de una sistemática identificación, documentación y aplicación compartida de las mejores prácticas y experiencia adquiridas.

571. El PNUD informó que durante estos últimos años, dicha Iniciativa estratégica había logrado diversos objetivos. Se habían llevado a cabo dos evaluaciones para determinar las necesidades y los recursos de los proyectos: a) una evaluación de cinco proyectos costeros del PNUD (Nueva York, 1996); y b) una evaluación de todos los proyectos del PNUD y del PNUMA y de los proyectos sobre la evaluación de las aguas internacionales financiados por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), del Banco Mundial (Budapest, 2000). Por lo que respecta al establecimiento de redes de formación e información, la Iniciativa estratégica para la gestión de los océanos y las zonas costeras (SIOCAM) concentró sus objetivos en dos programas: IW:LEARN (intercambio de información) y

TRAIN-SEA-COAST (programa para desarrollar y compartir cursos) (véanse párrafos 579 a 585). Por lo que respecta a la identificación, documentación y distribución de las prácticas y recursos óptimos, la SIOCAM concentra sus esfuerzos en diversos estudios y manuales que incluyen la descripción de casos de las mejores prácticas; un manual sobre la evaluación de la ordenación costera; y una matriz integrada de gestión de convenios para que las medidas adoptadas queden enlazadas con seis convenios/acuerdos.

572. Uno de los principales objetivos de la SIOCAM es el de fortalecer el apoyo que presta el PNUD a las actividades de coordinación de donantes. En este contexto se ha fortalecido la cooperación con, entre otras, la Estrategia para la investigación pesquera internacional (SIFAR), la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral y la Comisión Mundial de los Océanos. La SIOCAM también está creando diversas capacidades de apoyo. Entre ellas se incluyen el sitio de la Red SIOCAM (siocam.sdn.undp.org), el Grupo Costero del PNUD, que combina los aspectos relacionados con las aguas internacionales y la diversidad biológica del agua del mar y del agua dulce; la Nota de orientación sobre el programa para la preparación de proyectos; la asociación PNUD-Proyecto de aguas internacionales del Banco Mundial; y los proyectos estratégicos mundiales sobre lastre y residuos de mercurio procedentes de la extracción de oro.

573. *Universidad de las Naciones Unidas*. El Programa de capacitación pesquera, de la Universidad, se desarrolla como empresa de cooperación oficial de cuatro instituciones de Islandia. Desde su creación, en 1997, el programa ha facilitado 29 becas a profesionales de diversas zonas pesqueras de 14 países en desarrollo. El programa se concentra principalmente en los países en desarrollo que dependen de las pesquerías o de los que tienen un gran potencial para desarrollar sus pesquerías. En la elección de becarios también se tiene en cuenta el contexto regional. La formación abarca diversas disciplinas dentro del sector pesquero y está dividida en dos partes: un cursillo preparatorio común, de siete semanas de duración, seguido de un cursillo de especialización que dura de 4 a 5 semanas. A los becarios acogidos al programa se les exige retornar a sus institutos de origen una vez finalizada la formación para que el proceso de creación de capacidad continúe incluso después de haber realizado los estudios en la universidad.

B. Actividades de creación de capacidad desarrolladas por la División en Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar

1. Programa de Becas en Memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe

574. Los programas de becas y de formación desarrollados por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar sirven de ejemplo para ilustrar las medidas de creación de capacidad del sistema de las Naciones Unidas por lo que respecta al derecho, normativa y gestión de los océanos.

575. Todos los años la División concede, con arreglo a su programa de becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe, una o dos becas a personas calificadas que estén especializadas en el derecho del mar y asuntos oceánicos y que deseen ampliar sus conocimientos y adquirir capacidad adicional, lo cual a su vez beneficia a sus propios países. Si bien las becas están limitadas en cantidad, la repercusión cualitativa que representa la capacidad mejorada del becario puede ser enorme, habida cuenta del hecho de que, en muchos casos, los becarios son los únicos que en sus respectivos países tienen la misión de tomar decisiones.

576. El Programa de Becas en Memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe se estableció en 1982 en homenaje al recordado Hamilton Shirley Amerasinghe, ex Presidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Forma parte del Programa de asistencia para la enseñanza, el estudio, la difusión y una comprensión más amplia del derecho internacional, que abarca todos los programas de formación y de becas del sistema de las Naciones Unidas en la esfera del derecho internacional. Con arreglo al programa de becas, el becario realiza un programa de estudio/investigación a nivel de posgrado, durante un período no inferior a los seis meses, en una de las universidades participantes que sea de su elección después de ello trabajan como pasantes en la División durante un período de aproximadamente tres meses²⁰².

577. Hasta la fecha, el Asesor Jurídico de las Naciones Unidas ha concedido, a recomendación del Grupo Asesor de Alto Nivel, 15 becas anuales y tres becas especiales a candidatos de 17 países en desarrollo. En la actualidad participan en el programa de becas 15 universidades e institutos de siete países desarrollados y de un país en desarrollo.

578. La decimoquinta beca anual fue concedida, en diciembre de 2000, a la Sra. Margaret N. Mwangi, procedente de Kenya. La Sra. Mwangi es asesora jurídica principal del Tribunal Supremo de Kenya y tiene proyectado aprovechar la beca para realizar un programa de estudio sobre la prevención de la contaminación del mar (por lo que respecta a las universidades participantes y miembros del Grupo asesor de alto nivel, véanse los comunicados de prensa SEA/1654, SEA/1695 y SEA/1698/Rev.1. También se podrá obtener información en el sitio de la Red de la División: www.un.org/Depts/los/HSA.htm).

2. El Programa TRAIN-SEA-COAST

579. Las actividades de formación con arreglo al Programa TRAIN-SEA-COAST (TSC), de la División, abarca la ordenación costera y oceánica integrada. El Programa fue elaborado como parte de una estrategia de formación a nivel de todo el sistema en la que se hace hincapié en lo siguiente: a) aumento gradual de las capacidades nacionales permanentes para la formación; b) sostenibilidad de los esfuerzos de formación; c) rentabilidad; d) sensibilidad con respecto a las prioridades específicas de formación de los países pertinentes; e) transferencia de experiencia y distribución equitativa de los recursos de formación; y f) repercusiones a largo plazo.

580. El principal objetivo del Programa TSC es el de crear capacidad a nivel local para producir cursos de formación de alta calidad que puedan ser compartidos entre los miembros del TSC y, al mismo tiempo, fortalecer las instituciones locales para que se conviertan en centros de excelencia para la formación a nivel nacional o regional. En el año 2000 se llevaron a cabo tres importantes iniciativas al respecto. La División se encargó de dirigir el cuarto seminario y reunión de planificación de los diseñadores de cursos. Por medio de una formación intensiva, los cursillistas seleccionados de existentes, así como de próximas dependencias de preparación de cursos (DPC) del TSC aprendieron el concepto de la aplicación de la metodología pedagógica del TSC en el proceso de preparación de cursos e hicieron un plan provisional para iniciar sus actividades de formación al retornar a sus respectivos países. Este fue el primer seminario/reunión de la serie con participantes de DPC de la primera fase del Programa TSC y de DPC relacionadas con los proyectos del FMAM sobre la evaluación de las aguas internacionales, junto

con nuevos miembros de la red, tales como TSC/Alemania y el próximo TSC/Indonesia.

581. Como parte de una segunda iniciativa a nivel nacional, el Rockefeller Brothers Fund está proporcionando apoyo al Programa TSC en la planificación de una dependencia de preparación de cursos en Indonesia y en la formación de un preparador de cursos. La nueva dependencia, junto con TSC/Filipinas y TSC/Tailandia, constituirá un baluarte de la capacidad de formación en la región de Asia Sudoriental. En el Pacífico Sur, el TSC está a punto de iniciar actividades para la sexta dependencia de preparación de cursos TSC relacionada con el proyecto del FMAM sobre la evaluación de las aguas internacionales. La dependencia tiene su sede en la University of the South Pacific.

582. El Programa TSC ha evolucionado y se ha diversificado. Durante los primeros cinco años de su existencia ha concentrado sus esfuerzos en la capacidad de creación a nivel nacional. A finales del último decenio, con el apoyo del PNUD/FMAM, se establecieron seis nuevas dependencias de preparación de cursos a nivel nacional, pero fueron preparadas para que se ocuparan también de las necesidades de formación a nivel regional. Actualmente el Programa TSC está ampliando el ámbito de las oportunidades de formación, así como el número de los asociados con los que coopera. Este aspecto de la estrategia TSC abarca el desarrollo de iniciativas de formación en colaboración con diversos organismos de las Naciones Unidas. La OMI y el Programa de Acción Mundial pidieron al Programa TSC que prestara su ayuda en la preparación de cursos de formación ajustados a sus respectivas necesidades.

583. A petición de la OMI, la Dependencia Central de Apoyo TSC, en la División, elaboró un anteproyecto para la preparación y puesta en práctica de un curso de formación sobre control y gestión del agua de lastre de los buques, al que se dará validez en dos centros de demostración del programa "GloBallast" de la OMI, sobre gestión mundial del agua de lastre: es decir, Sepetiva (Brasil) y Saldahna (Sudáfrica). Con ello se trata de crear capacidad, por medio de la formación tanto a nivel local como regional, para aplicar las directrices voluntarias de la OMI relativas al control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia, durante el lastrado, de organismos acuáticos perjudiciales y patógenos y, de este modo, prepararse para el régimen de reglamentación obligatoria de la OMI. El curso será elaborado por dos dependencias de preparación de cursos TSC, a saber,

TSC/Brasil (en la Universidad de Río Grande) y TSC/Benguela Current (en la University of the Western Cape, en Sudáfrica) e impartido por equipos de instructores de programas gemelos de la red TRAIN-X²⁰³. El curso será adaptado e impartido en otros cuatro centros de demostración del programa GloBallast, con el apoyo de TSC/Brasil y TSC/Benguela Current. Una vez que el proyecto haya sido aprobado y el curso esté listo para ser impartido, se espera que, en la primera etapa solamente, se imparta formación a unos 270 cursillistas.

584. Otro objetivo fundamental del programa TSC es el compartir los cursos y personal de formación entre los miembros de la red TSC y, de este modo, aprovechar la capacidad máxima de la red como sistema de repartimiento y hacer que la formación sea una empresa más rentable. En el año 2000, TSC/Río de la Plata pidió a la Dependencia Central de Apoyo TSC que organizara la repartición y adaptación de un curso sobre "ordenación costera integrada: intercambio e interdependencia entre los sistemas costeros y oceánicos", que había preparado TSC/Brasil. Después de varias consultas entre ambas dependencias de preparación de cursos, el curso fue adaptado con éxito a las condiciones locales de la región del Río de la Plata e impartido conjuntamente por TSC/Brasil y TSC/Río de la Plata.

585. La base de datos sobre educación y capacitación en ordenación integrada de las costas y los océanos, que es un proyecto de cooperación entre la Universidad de las Naciones Unidas, el Instituto de Estudios Avanzados, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y la Oficina de Planificación del Desarrollo, del PNUD, representa un valioso instrumento para la creación de capacidad en la normativa y ordenación de los océanos. La División y la Universidad de las Naciones Unidas organizaron una reunión de grupos de expertos sobre formación y enseñanza, que se celebró en Sassari, Italia, en 1993. Como medida de seguimiento, la Universidad de las Naciones Unidas, en cooperación con la División y el PNUD, inició la base de datos, que es una de las más importantes, y poco frecuentes, iniciativas adoptadas después de la CNUMAD por lo que respecta a la creación de capacidad para la ordenación integrada de costas y océanos. La base de datos constituye un instrumento sumamente útil, tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo, dado que facilita inmediato acceso en línea a la información sobre programas académicos, cursos de ampliación, cursillos de formación y oportunidades de formación durante los períodos de trabajo.

Como proyecto mundial interorganismos, la base de datos hace uso de la ventaja comparativa de la asociación entre la Universidad de las Naciones Unidas, que por su mandato de formación y de investigación es la organizadora de la base de datos; la División, con su larga experiencia en formación y creación de redes en la ordenación integrada de costas y océanos; y el PNUD, institución reconocida en la esfera del desarrollo de capacidad y que cuenta con una red de oficinas fuera de la sede. La base de datos ya funciona a pleno rendimiento y a ella se tiene acceso en <http://db.ias.unu.edu/published/icon/>. Habrá que crear un órgano asesor que se encargue del control de la calidad de la información y de otras medidas importantes para el funcionamiento de la base de datos. A fin de mantener el ritmo de la nueva tecnología de la información y de las comunicaciones, todas las actividades relacionadas con la base de datos se realizarán en línea, incluida la participación de los tres asociados en la conferencia anual.

X. Coordinación y cooperación internacionales

A. Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras, del Comité Administrativo de Coordinación

586. En 1993, el Comité Administrativo de Coordinación (CAC), basándose en una propuesta del Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible, estableció el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras, a fin de satisfacer la necesidad de coordinación definida en el capítulo 17 del Programa 21.

587. El Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras celebró su noveno período de sesiones en la sede de la OMI, del 26 al 28 de julio de 2000, en Londres, y su décimo período de sesiones en la sede de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, del 9 al 11 de enero de 2001, en París. En el décimo período de sesiones las deliberaciones se centraron en diversos temas de preocupación y actividades actuales: el Atlas de los Océanos, de las Naciones Unidas; el estado de aplicación del Programa de Acción Mundial; la evaluación y examen decenal de la aplicación del Programa 21: notificación y participación; coordinación y cooperación para combatir los actos de piratería y robos a mano armada en el mar; asuntos relacionados con el quincuagésimo quinto período de sesiones de la Asamblea General

y los preparativos para la segunda reunión del Proceso de consultas, que se celebrará del 7 al 11 de mayo de 2001, en Nueva York; necesidad de hacer que el Subcomité sea más transparente y eficaz y tenga mayor sensibilidad: seguimiento de la decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible y de las resoluciones 54/33 y 55/7 de la Asamblea General; y el examen de la labor realizada por el Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP) (véanse párrafos 597 a 603).

588. El Subcomité adoptó diversas decisiones para adelantar la labor sobre el Atlas de los Océanos, de las Naciones Unidas, relacionadas, entre otras cosas, con la asignación de fondos para acelerar la aportación de información, acuerdos con la empresa editora en relación con el entendimiento mutuo de obligaciones y la gestión a largo plazo del proyecto, la sostenibilidad económica a largo plazo del Atlas y la producción de un CD-ROM y vídeos.

589. En relación con el estado de aplicación del Programa de Acción Mundial y la evaluación y examen decenal de la aplicación del Programa 21, el Subcomité centró su atención en cuestiones relacionadas con el avance de la preparación de un insumo coordinado en las dos operaciones de examen (véase párrafo 325).

590. El Subcomité también examinó un nuevo tema de su programa, que trata sobre la coordinación y cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar y decidió que no estaba en posición de proponer medidas concretas para que fueran examinadas por el Proceso de consultas en su segunda reunión, dado que la OMI era el organismo apropiado para ocuparse de la cuestión, y que convendría establecer una sección sobre “delitos en el mar” para el Atlas de los Océanos, ocupándose de dirigir el desarrollo de dicha sección la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (véanse párrafos 169 a 226).

591. En relación con los preparativos para la segunda reunión del Proceso de consultas (véanse párrafos 618 y 619) el Subcomité decidió que el Atlas de los Océanos, de las Naciones Unidas, sería el tema principal que presentaría en la reunión el Presidente del Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras, y que éste, en su calidad de Secretario Ejecutivo de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, prepararía un proyecto de documento anotado sobre el tema de la ciencia marina para que otros organismos interesados presentasen

observaciones y facilitasen aportaciones antes de presentarlo a la reunión del Proceso de consultas, y que la División y la OMI prepararían un documento de fondo sobre los actos de piratería y robos a mano armada en el mar.

592. Al examinar su tema sobre el GESAMP, el Subcomité fue informado por el representante de la OMI, que actúa como Secretario Administrativo del GESAMP, sobre las recientes innovaciones relacionadas con la evaluación del GESAMP (véanse párrafos 697 a 702). Si bien reconociendo la necesidad de mejorar el funcionamiento y eficacia del GESAMP, el Subcomité reiteró el valor que tiene el asesoramiento científico independiente sobre las cuestiones oceánicas y expresó preocupación en el sentido de que la transformación del GESAMP en un grupo intergubernamental podría amenazar la independencia de su labor y encaminar a un proceso complicado y costoso.

593. A la luz de la información recibida sobre la reestructuración actual del sistema del Comité Administrativo de Coordinación, se informó al Subcomité de que dicho Comité había acordado, en su período de sesiones celebrado en octubre de 2000, establecer dos nuevos comités de alto nivel con la inmediata tarea de examinar el funcionamiento de todos los órganos auxiliares del Comité. El examen se realizaría en "base cero", es decir, considerando qué se necesita hacer en lugar de qué es lo que se está haciendo en la actualidad. El Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible y su Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras y Subcomité sobre Recursos Hídricos serían examinados por el nuevo Comité sobre programas, de alto nivel, a finales de febrero de 2001, en una reunión que se celebraría en Viena y que estaría presidida por el Director General de la ONUDI y, basándose en sus recomendaciones, se espera que el Comité Administrativo de Coordinación adopte, cuando se reúna en Nairobi el 2 y 3 de abril de 2001, una decisión definitiva sobre la continuada existencia de su maquinaria auxiliar.

594. Basándose en la decisión adoptada, en octubre de 2000, por el Comité Administrativo de Coordinación, el Subsecretario General de Coordinación de Políticas y Asuntos Interinstitucionales, del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (que también es el Secretario de dicho Comité), envió una carta, el 3 de enero de 2001, a las Secretarías de todos los órganos auxiliares del Comité notificándoles, entre otras cosas, que, en espera del examen definitivo, estos órganos deberán prestar la debida atención a fin de evitar la adopción de

cualquier decisión a largo plazo sobre programas de trabajo y elección de funcionarios que pueda prejuzgar las conclusiones pertinentes del Comité.

595. A este respecto, el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras acordó por unanimidad recomendar al Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible la ampliación del mandato de los actuales presidente y vicepresidente hasta el tiempo en que se aclare la situación del Subcomité.

596. De todos modos, el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras reiteró su decisión de que el Atlas de los Océanos, de las Naciones Unidas, sería el tema principal de su presentación en la segunda reunión del Proceso de consultas, dado que dicho tema tiene el potencial para demostrar de forma óptima la cooperación y la coordinación que pueden adoptarse en el sistema de las Naciones Unidas para trabajar conjuntamente en el tema relativo a los océanos.

B. Otros mecanismos

1. Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino

597. Establecido en 1968 con arreglo a un Memorando de Entendimiento interinstitucional, el GESAMP es un órgano consultivo científico de expertos del sistema de las Naciones Unidas, apoyado por éste. Hasta mayo de 2001, las organizaciones copatrocinadoras eran: las Naciones Unidas, por conducto de su División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar; el PNUMA; la UNESCO/COI; la FAO; la OMS; la OMM; la OMI y el OIEA. Cada organismo copatrocinador del GESAMP proporciona los servicios de un secretario técnico y apoya la participación de expertos en las reuniones del GESAMP (plenarias y de grupo de trabajo). La OMI también proporciona los servicios del secretario administrativo del GESAMP, además de un secretario técnico. La tarea principal del GESAMP es prestar asesoramiento científico multidisciplinario e independiente a los organismos copatrocinadores sobre la prevención, reducción y contención del deterioro del medio ambiente, con miras al mantenimiento de sus sistemas sustentadores de la vida, recursos y atractivos naturales. Así, los informes anuales del GESAMP y los informes de sus grupos de trabajo constituyen una aportación sustancial a la labor técnica de los organismos copatrocinadores con arreglo a sus respectivos mandatos y programas de trabajo, incluso en relación con la

aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del capítulo 17, entre otros, del Programa 21 y, a través de los organismos, a sus órganos rectores y Estados miembros, a fin de prestarles ayuda en la adopción de normas y toma de decisiones por lo que respecta al medio marino, particularmente las zonas costeras.

598. En el 30° período de sesiones del GESAMP, organizado por el OIEA y celebrado en su Laboratorio para el Medio Ambiente Marino en Mónaco²⁰⁴, del 22 al 26 de mayo de 2000, la Intersecretaría del GESAMP (que comprende el secretario administrativo del GESAMP y secretarios técnicos de los organismos copatrocinadores) examinó la propuesta presentada al secretario administrativo, en marzo de 2000, por el Director Ejecutivo del PNUMA, a fin de que se hiciera una evaluación independiente y minuciosa del GESAMP para lograr que el mecanismo de asesoramiento fuera más eficaz y sensible. Como consecuencia de una nueva propuesta elaborada posteriormente y preparada en colaboración con la OMI, la Intersecretaría aceptó llevar a cabo la evaluación. La Intersecretaría también aceptó el mandato para el ejercicio y el mecanismo para su aplicación, a saber, el establecimiento de un equipo de evaluación. Dicho equipo, que tendrá un máximo de cinco miembros, estará integrado por dos expertos científicos independientes que hasta el momento no hayan participado en el mecanismo del GESAMP: uno procedente de un país desarrollado y otro de un país en desarrollo; dos expertos nombrados por gobiernos: uno que represente a un país desarrollado y otro a un país en desarrollo; y un experto científico que haya sido miembro del GESAMP para que facilite información de primera mano y cuente con experiencia directa.

599. Se acordó asimismo que los costos de la evaluación, que han sido calculados de 60.000 a 80.000 dólares, deberán ser distribuidos entre todos los organismos copatrocinadores del GESAMP utilizando, en la medida de lo posible, una fórmula de repartición de gastos, aplicada equitativamente²⁰⁵, y que el secretario administrativo se encargue de todos los arreglos necesarios.

600. En su período de sesiones de mayo de 2000, el Presidente y el Vicepresidente del GESAMP expresaron su apoyo al proyecto y, posteriormente, los jefes ejecutivos de los organismos copatrocinadores lo reafirmaron, siendo ésta la primera vez que se lleva a cabo un examen de ese tipo desde que el GESAMP iniciara sus actividades en 1969.

601. El equipo de evaluación celebró su primera reunión, dedicada principalmente a trabajos de organización, en la sede de la OMI en Londres, el 29 y el 30 de enero de 2001 y se volverá a reunir del 29 de abril al 1° de mayo de 2001 para analizar las respuestas a los cuestionarios preparados en la primera reunión y los resultados de largas entrevistas programadas durante el lapso interperíodos. El Secretario Administrativo de la OMI también preparará un informe sobre la situación de la evaluación para presentarlo al Proceso de consultas en su segunda reunión. En una reunión final programada para finales de junio/primeros de julio de 2001, el equipo de evaluación ultimaré su informe.

602. Aparte de comentar sobre el propuesto ejercicio de evaluación, el GESAMP examinó y aprobó en su reunión plenaria dos proyectos de informes preparados por su Grupo de Trabajo sobre evaluación del medio marino, titulados "Un mar de problemas" y "Protección de los océanos de las actividades terrestres". Ambos informes han sido publicados en las series de informes y estudios del GESAMP, con los números de publicación 70 y 71 respectivamente. La reunión plenaria también examinó el progreso logrado por las actividades que se están llevando a cabo bajo los auspicios de grupos de trabajo, así como diversas cuestiones de preocupación actual y creciente con respecto a la degradación del medio marino, con miras a señalarlas a la atención de la comunidad del medio marino y, en algunos casos, realizando actividades de evaluación durante el lapso interperíodos a fin de que en el futuro se pueda considerar una evaluación más profunda de estas cuestiones.

603. El 31° período de sesiones del GESAMP se celebrará en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 13 al 17 de agosto de 2001.

2. Comité Interinstitucional de programas científicos relacionados con la oceanografía

604. En la primera reunión del Proceso de consultas, el Presidente de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental resaltó la función del Comité interinstitucional de programas científicos relacionados con la oceanografía, que es un mecanismo de coordinación interinstitucional cuyo instrumento de habilitación está en poder de la UNESCO. Los miembros del Comité están integrados por los jefes ejecutivos de las divisiones pertinentes de las Naciones Unidas, la FAO, la UNESCO, la OMM, la OMI y cualesquiera otros organismos de las Naciones Unidas que deseen cooperar. Este nivel de participación permite la formación de un

grupo ejecutivo de gestión que tiene verdadero poder para adoptar decisiones con respecto a la implantación de programas relacionados con los océanos y que puede proporcionar la reacción y orientación oportunas para el sistema de las Naciones Unidas por lo que respecta a las cuestiones oceánicas emergentes. La Comisión Oceanográfica Intergubernamental se encarga de facilitar la secretaría del Comité.

605. Al tiempo de su creación, en 1969, el Comité actuaba con suma eficacia en el fomento e implantación de importantes programas de investigación oceánica, lo cual tuvo por resultado, por ejemplo, el logro de un mejor entendimiento de las interacciones de los océanos y la atmósfera y de la función de los océanos en los cambios climáticos. Sin embargo, muchas cosas han cambiado desde entonces. En la actualidad, las necesidades mundiales han aumentado y ahora incluyen las prioridades de la ordenación oceánica y costera y otras aplicaciones de las ciencias marinas. En 1999, el mandato de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental se modificó para tener en cuenta estas prioridades. Para ser eficaz como mecanismo coordinador, el Comité también necesitará ser actualizado en este respecto, a fin de tener en cuenta las necesidades actuales y las nuevas tendencias relacionadas con las cuestiones oceánicas.

606. Se señaló que la aplicación de las medidas acordadas por el Comité Administrativo de Coordinación/Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras exige el debido seguimiento del refrendo y de la financiación interna de la estructura de gobierno de cada organismo. Este proceso por sí solo no puede satisfacer la necesidad de orientación por lo que respecta a las nuevas y emergentes cuestiones oceánicas multisectoriales. Un revitalizado Comité podría ser un órgano eficaz con suficiente autoridad ejecutiva para ocuparse de esta tarea.

XI. Examen por la Asamblea General de los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos: proceso abierto de consultas officiosas sobre los océanos y el derecho del mar, de las Naciones Unidas

607. La Asamblea General de las Naciones Unidas ha venido realizando un examen anual de todos los

importantes acontecimientos registrados en relación con los océanos y el derecho del mar, basándose para ello en un informe anual exhaustivo preparado por el Secretario General. Sin embargo, se consideró que había necesidad de ampliar y profundizar el debate en la Asamblea General y de mejorar aún más la coordinación y la cooperación en asuntos oceánicos a unos niveles intergubernamentales e institucionales. En 1999, en su séptimo período de sesiones dedicado al examen del progreso realizado en la esfera del desarrollo sostenible de océanos y mares, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible volvió a hacer hincapié en esta necesidad. A raíz de la recomendación de la Comisión, la Asamblea General decidió, mediante su resolución 54/33 de 24 de noviembre de 1999, establecer un proceso abierto anual de consultas officiosas para facilitar, de forma efectiva y constructiva, su propio examen de los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos.

608. De acuerdo con el marco jurídico facilitado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los objetivos establecidos en el capítulo 17 del Programa 21, el Proceso de consultas se estableció a fin de examinar el informe anual del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar y de proponer cuestiones particulares que sean examinadas por la Asamblea General, haciendo hincapié en la determinación de las esferas en que deba mejorarse la coordinación y la cooperación en los planos intergubernamental e interinstitucional. Además, el Proceso de consultas ha sido concebido para que examine los acontecimientos generales registrados en relación con los asuntos oceánicos.

609. Tras haber sido consultados los Estados Miembros y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 e) de la resolución 54/33 de la Asamblea General, el Presidente de la Asamblea General nombró copresidentes del proceso de consultas al Señor Embajador Tuiloma Neroni Slade (Samoa) y al Sr. Alan Simcock (Reino Unido).

610. Sobre la base de las consultas celebradas con las delegaciones del 14 al 16 de marzo de 2000, las deliberaciones de una reunión officiosa con las delegaciones celebrada el 12 de abril de 2000 en la Sede de las Naciones Unidas y de las observaciones formuladas posteriormente por las delegaciones, los copresidentes propusieron a la primera reunión del Proceso de consultas un proyecto de mecanismo para las deliberaciones y un programa provisional anotado. El mecanismo para la

primera reunión proporcionó, entre otras cosas, la oportunidad de recibir aportaciones de grupos importantes, según se identifican éstos en el Programa 21, especialmente organizaciones no gubernamentales. Las deliberaciones de la primera reunión se realizaron en sesiones plenarias y en dos grupos de debate. Teniendo en cuenta nuevas consultas con las delegaciones, los copresidentes también propusieron los siguientes temas de examen para los grupos de debate: a) pesca responsable y pesca ilícita, no regulada y no declarada: el paso de los principios a la aplicación; y b) efectos económicos y sociales de la contaminación y la degradación marinas, especialmente en las zonas costeras: aspectos internacionales para combatirlos. La primera reunión del Proceso de consultas se celebró en la Sede de las Naciones Unidas del 30 de mayo al 2 de junio de 2000.

611. La primera reunión aprobó por consenso su mecanismo y programa (A/AC.259/L.1). Además, habida cuenta de las observaciones formuladas por algunas delegaciones, que propusieron añadir una referencia al “derecho del mar” a la designación del proceso de consultas a que se hace referencia en la resolución 54/33, se acordó que el título del proceso fuera “Proceso abierto de consultas oficiosas sobre los océanos y el derecho del mar, de las Naciones Unidas”.

612. El Asesor Jurídico y Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos y el Secretario General Adjunto de Asuntos Económicos y Sociales abrieron la primera reunión del Proceso de consultas.

613. Las deliberaciones de las sesiones plenarias primera y segunda de la primera reunión se basaron en informes anuales sobre los océanos y el derecho del mar presentados por el Secretario General (A/54/429 y A/55/61), así como en otros documentos presentados a la reunión, incluidas las ponencias presentadas por escrito por Estados y organizaciones internacionales (véanse A/AC.259/1 y A/AC.259/2).

614. La primera reunión se centró en la tarea de ampliar y profundizar los conocimientos sobre los temas debatidos y en la necesidad de abordarlos de forma intersectorial e integrada. La participación de las organizaciones intergubernamentales pertinentes y de representantes de los grupos principales aumentó el valor del debate. Se logró un consenso sobre 13 cuestiones que merecían la atención de la Asamblea General²⁰⁶. En la esfera de la coordinación y la cooperación internacionales, hubo un intercambio de opiniones con el

Presidente y otros miembros del Subcomité sobre Zonas Oceánicas y Costeras, del Comité Administrativo de Coordinación. Por último, muchas delegaciones, si bien evitando fijar las cuestiones que deberán ser examinadas en reuniones posteriores, presentaron varias cuestiones posibles para ser examinadas por el Proceso de consultas en reuniones venideras²⁰⁷.

615. En carta de fecha 28 de julio de 2000 dirigida al Presidente de la Asamblea General (A/55/274), los copresidentes presentaron el informe sobre la labor de la primera reunión del Proceso de consultas, proponiendo varios elementos no exhaustivos para someterlos al examen de la Asamblea General al tratar el tema del programa titulado “Los océanos y el derecho del mar” y para su posible inclusión en las resoluciones pertinentes de la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 h) de la resolución 54/33. El informe está dividido en tres partes: a) cuestiones que se sugerirán y elementos que se propondrán a la Asamblea General; b) resumen de las deliberaciones preparado por los copresidentes, y c) cuestiones que, previo examen, podrían figurar en los exámenes de las futuras reuniones.

616. En el quincuagésimo quinto período de sesiones de la Asamblea General y durante el debate general sobre el tema 34 del programa, titulado “Los océanos y el derecho del mar”, las delegaciones expresaron agradecimiento por la labor realizada en la primera reunión del proceso de consultas y manifestaron acuerdo general sobre su utilidad, especialmente por lo que respecta a las consultas oficiosas celebradas en preparación de la resolución de la Asamblea General.

617. Las dos resoluciones aprobadas por la Asamblea General, el 30 de octubre de 2000 (resoluciones 55/7 y 55/8), incorporan muchas de las cuestiones examinadas en la primera reunión del Proceso de consultas. Estas cuestiones son, entre otras, la necesidad de crear capacidad para la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; los problemas que plantea la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada; y la degradación del medio marino ocasionada por fuentes terrestres y por la contaminación originada por los buques.

618. En el párrafo 41 de la resolución 55/7, la Asamblea General recomendó que la segunda reunión del Proceso de consultas, que se celebrará en Nueva York del 7 al 11 de mayo de 2001, organice sus deliberaciones en torno a las siguientes cuestiones de examen:

a) la ciencia marina y el desarrollo y transferencia de tecnología marina en condiciones mutuamente convenientes, incluidas el fomento de la capacidad en esa esfera; y b) coordinación y cooperación en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar.

619. Las dos resoluciones sobre océanos y el derecho del mar aprobadas por la Asamblea General en su quincuagésimo quinto período de sesiones resaltan la utilidad de las deliberaciones celebradas en la primera reunión del Proceso de consultas y hacen que dicho proceso sea un instrumento inestimable para el examen eficaz y constructivo, por la Asamblea, de la evolución registrada en los océanos y el derecho del mar y, de este modo, para la ordenación de los océanos y mares del mundo, orientada hacia la obtención de resultados, por parte de la Asamblea General.

Notas

- ¹ GESAMP, *A Sea of Troubles*, GESAMP Reports and Studies No. 70, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, 15 de enero de 2001.
- ² En los últimos años, “UNCLOS” ha sido la denominación habitual de la Convención en inglés, aunque en un principio “UNCLOS III” hacía referencia a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- ³ *El Derecho del Mar: Declaraciones y manifestaciones con respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo relativo a la aplicación de la parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.97.V.3).
- ⁴ El informe de la Décima Reunión figura en SPLOS/60, así como en el sitio de la División en la Web: www.un.org/Depts/los.
- ⁵ Resolución 57/7 de la Asamblea General, párr. 9.
- ⁶ *Ibid.*, párrs. 18 y 20.
- ⁷ Las referencias a las cartas respectivas que contienen las protestas figuran en *Law of the Sea Information Circular* No. 12, pág. 37.
- ⁸ S/2000/821.
- ⁹ *Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.01.V.2).
- ¹⁰ Estos informes se pueden consultar en el sitio de la División en la Web: www.un.org/Depts/los.
- ¹¹ ABLOS es la Junta Consultiva en los aspectos hidrográficos y geodésicos del derecho del mar (también conocida como Junta Consultiva en los aspectos técnicos del derecho del mar). Fue creada en septiembre de 1994 por la Organización Hidrográfica Internacional y la Asociación Internacional de Geodesia para prestar asesoramiento y orientación y, llegado el caso, ofrecer una interpretación especializada de los aspectos hidrográficos, geodésicos y otros aspectos técnicos del Derecho del Mar a las organizaciones matrices, sus Estados miembros o a otras organizaciones, a petición de éstas. En 1999, se invitó a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO a que se asociara con la ABLOS. La Junta está integrada por tres representantes de cada organización y un miembro adicional en representación de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas con carácter ex officio.
- ¹² *Proceedings of the International Conference on Technical Aspects of Maritime Boundary Delineation and Delimitation* (inclusive las cuestiones relativas al artículo 76 de la Convención), Oficina Hidrográfica Internacional, Mónaco, 8 y 9 de septiembre de 1999.
- ¹³ Extracto del discurso pronunciado por el Secretario General de la OMI, en el Día Marítimo Mundial de 2000, sobre el lema “La OMI: Promotora de asociaciones marítimas”.
- ¹⁴ *UNTAD Review of Maritime Transport 2000* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.00.II.D.34), párr. 124.
- ¹⁵ *Ibid.*
- ¹⁶ Cuadro en el que se enumeran las organizaciones internacionales competentes, publicado en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 31.
- ¹⁷ Véase el informe correspondiente al 72º período de sesiones del CSM, documento MSC 72/23.
- ¹⁸ Documento MEPC 46/12/3, párr. 13, de la OMI.
- ¹⁹ Véase el informe correspondiente al 73º período de sesiones del CSM, documento MSC 73/21.
- ²⁰ Véase nota 17, *supra*.
- ²¹ Véase documento STW 32/6, de la OMI.
- ²² MSC 72/6/2, anexo.
- ²³ Comunicado de prensa de la OIT, de 26 de enero de 2001, ILO/01/05 disponible en el sitio de la Red de la OIT: www.ilo.org/public/english/bureau/inf/pr/2001/05.htm.
- ²⁴ El informe correspondiente al segundo período de sesiones figura en el documento LEG 83/3, de la OMI.
- ²⁵ El informe está disponible en el sitio de la Red de la FAO: www.fao.org/DOCREP/003/X8002E/X8002E00.htm.
- ²⁶ Comunicado de prensa de la FAO 01/02.
- ²⁷ El informe del Grupo de trabajo figura en el documento FSI 9/15, de la OMI.

- ²⁸ Véase el informe correspondiente al 72º período de sesiones del CSM, documento MSC 72/23.
- ²⁹ NPT/CONF.2000/28, Parte I, págs. 10 y 11 de la versión inglesa.
- ³⁰ Agencia de noticias *ITAR-TASS*, Moscú, 5 de febrero de 2001.
- ³¹ *Kyodo News Service*, Tokio, 22 de diciembre de 2000.
- ³² Sitio en la Red *Business Day*, Johannesburgo, 22 de enero de 2001.
- ³³ NPT/CONF.2000/SR.11.
- ³⁴ El informe sobre el Seminario figura en el documento LC/SG 23/11, anexo 6, de la OMI.
- ³⁵ Comunicado del Foro de las Islas de Pacífico en su 31ª reunión, celebrada del 27 al 30 de octubre de 2000; A/55/536, párrs. 28 a 33.
- ³⁶ Para los textos, véase el informe correspondiente al 73º período de sesiones del CSM, documento MSC 73/21.
- ³⁷ Véanse MSC 72/23, párr. 10.75 y MSC 73/21, párr. 11.33.
- ³⁸ Véase la nota 19.
- ³⁹ Véase la nota 34.
- ⁴⁰ Declaración del Secretario General de la OMI en el discurso de apertura del noveno período de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento.
- ⁴¹ FSI 9/5/1.
- ⁴² Proyecto de informe del noveno período de sesiones del Subcomité, FSI 9/WP.7, párrs. 3.5 a 3.7.
- ⁴³ MSC 73/14/5. En su ponencia presentada al Subcomité, Noruega facilitó información sobre el procedimiento de inscripción de buques adoptado en Noruega para evitar la doble inscripción; FSI 9/5.
- ⁴⁴ FSI 9/WP.7, secc. 5.
- ⁴⁵ Los textos de la Convención y de los protocolos figuran en el documento A/55/383.
- ⁴⁶ *The National* (Papua Nueva Guinea), 24 de enero de 2001.
- ⁴⁷ MSC 73/21, secc. 14.
- ⁴⁸ Véase el artículo titulado “Piracy attacks rise to alarming new levels, ICC report reveals” (según el informe de la CCI, los ataques de piratería alcanzan nuevos niveles alarmantes), de fecha 1º de febrero de 2001, en la dirección de Internet de la CCI: www.iccwbo.org.
- ⁴⁹ Exposición de la Oficina Marítima Internacional en el Seminario y Curso Práctico regional sobre actos de piratería y robos a mano armada contra los buques (India, marzo de 2000); MSC 73/14/I, párr. 28.
- ⁵⁰ Véase el artículo titulado “East Asian Governments must clamp down on piracy together” (los gobiernos del Asia oriental deben tomar medidas drásticas conjuntas contra la piratería) que figura en la página de Internet de la CCI en la dirección: www.iccwbo.org/home/news_archives/2000/piracy_east_asia.asp.
- ⁵¹ Al 31 de enero de 2001, 52 Estados habían ratificado el Convenio o se habían adherido a él y 48 Estados lo habían hecho con respecto al Protocolo.
- ⁵² Distribuido bajo la signatura MSC/Circ.984.
- ⁵³ Los textos figuran en el documento MSC 73/INF.4 de la OMI.
- ⁵⁴ En 1998, la OMI realizó dos misiones de expertos: una a Filipinas, Malasia e Indonesia y otra al Brasil.
- ⁵⁵ El informe oral de los resultados de la reunión se reseña en el documento MSC 73/21, párr. 14.7.
- ⁵⁶ *Ibíd.*, párr. 14.8.
- ⁵⁷ Oficina Marítima Internacional: *Special Report on Piracy and Armed Robbery* (marzo de 1998); Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras: *Piracy and Armed Robbery at Sea*; Cámara Naviera Internacional/Federación Naviera Internacional: *Pirates and Armed Robbers - A Master's Guide* (tercera edición, 1999).
- ⁵⁸ Sitio en la Web de la agencia de noticias *Bernama*, Kuala Lumpur, de 23 de octubre de 2000.
- ⁵⁹ MSC 73/21, párr. 14.7.
- ⁶⁰ El texto del modelo de ley nacional figura en el *CMI Yearbook 2000 - Singapore I: Documents for the Conference*, Informe del Grupo de Trabajo Internacional, anexo A.
- ⁶¹ *Boletín de migraciones*, junio de 2000, pág. 6.
- ⁶² Extracto de “Quarterly Bulletin No. 21, summer 2000”, publicado por la Organización Internacional para las Migraciones, que puede consultarse en su sitio en la Web: www.iom.int/iom.
- ⁶³ *Radio Nacional de España, Radio 1*, Madrid, 3 de octubre de 2000.
- ⁶⁴ Véase el artículo “Warning to ship agents against conspiracies to ship illegal immigrants”; en el sitio en la Web del CCI: www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2000/ilegal_immigrants.asp.
- ⁶⁵ El texto de la Convención y del Protocolo figuran en el documento A/55/383, anexos I a III.
- ⁶⁶ Véanse las notas interpretativas para los documentos oficiales (*travaux préparatoires*) de la negociación de la Convención y sus protocolos, A/55/383/Add.1.
- ⁶⁷ Véase el informe del Comité de Facilitación correspondiente a su 28º período de sesiones, documento FAL 28/19, anexo IV.

- ⁶⁸ Para el texto de los tres instrumentos, véase *Instrumentos relativos a la pesca internacional, con índice* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.98.V.11).
- ⁶⁹ Contribución aportada por la FAO al presente informe.
- ⁷⁰ Resolución de la Asamblea General 49/116, párr. 1.
- ⁷¹ Resoluciones de la Asamblea General 52/29, párr. 7, y 53/33, párr. 7.
- ⁷² *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1999, Suplemento No. 9 (E/1999/29)*, cap. I.C., decisión 7/1, párr. 18.
- ⁷³ *Ibíd.*, párr. 35 a).
- ⁷⁴ Resoluciones 55/7, párr. 24, y 55/8, párrs. 16 a 18 de la Asamblea General.
- ⁷⁵ Pesca ilícita, no regulada y no declarada, y cuestiones conexas, Resultados de la primera reunión del Grupo de Trabajo ad hoc conjunto FAO/OMI sobre pesca ilícita, regulada y no declarada, y cuestiones conexas, Roma, 9 a 11 de octubre de 2000, Subcomité de ejecución por el Estado de abanderamiento, noveno período de sesiones, tema 15 del programa, OMI, 8 de noviembre de 2000, documento FSI 9/15.
- ⁷⁶ *Ibíd.*, párr. 24.
- ⁷⁷ *Ibíd.*, anexo.
- ⁷⁸ Véase informe del Comité de Pesca, 24º período de sesiones, Roma, Italia, 26 de febrero a 2 de marzo de 2001.
- ⁷⁹ Plan de Acción Internacional para prevenir, reprimir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; carácter y alcance de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y del Plan de Acción Internacional, II, 3.1 a 3.3.
- ⁸⁰ Acuerdo de 1995 sobre las Poblaciones de Peces, artículo 23; Acuerdo de Cumplimiento, artículo V, párr. 2); Código de Conducta para la Pesca Responsable, artículo 8.3.2.
- ⁸¹ A/53/456, párr. 267; A/54/429, párr. 269; A/55/386, párrs. 151 y 152.
- ⁸² A/53/456, párrs. 268 a 271; A/53/473, párr. 135; A/55/386, párrs. 156 y 157.
- ⁸³ A/53/473, párr. 138; A/54/429, párr. 275; A/55/386, párrs. 159 a 161.
- ⁸⁴ A/55/386, párr. 144.
- ⁸⁵ *Ibíd.*, párr. 147.
- ⁸⁶ *Ibíd.*, párr. 250.
- ⁸⁷ Contribución aportada al presente informe por la Comisión de Geociencias Aplicadas del Pacífico Meridional.
- ⁸⁸ Contribución aportada al presente informe por la Comisión de Geociencias Aplicadas del Pacífico Meridional.
- ⁸⁹ Colección legislativa —agricultura y alimentación— de la FAO: Reino Unido, Ley de Límites a la Pesca de 1976, secc. 3 (6), vol. 26, No. 2, 1977, pág. 89; Sri Lanka, Ley de Pesca, No. 59, de 1979, Reglamentación de las embarcaciones pesqueras extranjeras, vol. 29, No. 1, 1980, pág. 89; Trinidad y Tabago, Ley relativa a la zona económica exclusiva y a las aguas archipelágicas de 1986, secc. 32, vol. 36, No. 2, 1987, pág. 107.
- ⁹⁰ Contribución aportada por la FAO al presente informe.
- ⁹¹ Ley No. 18.892 de 1989 y modificaciones, Ley general de pesca y acuicultura, artículo 165, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Sistema Jurídico Legislativo, leyes más consultadas (sitio en la Red: www.congreso.cl/biblioteca/leyes/otras/pesca13.htm).
- ⁹² Contribución aportada al presente informe por la Comisión de Geociencias Aplicadas del Pacífico Meridional.
- ⁹³ El apartado g) del artículo XX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994 dice lo siguiente:
- “A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas:
- ...
- g) Relativas a la conservación de los recursos naturales agotables, a condición de que tales medidas se apliquen conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales; ...”
- ⁹⁴ Requisitos de los Estados ribereños para la base de datos de pesca por embarcaciones extranjeras, Oficina de Asuntos Jurídicos de la FAO, <http://faolex.fao.org/cgi-bin/fishery>.
- ⁹⁵ Contribución aportada al presente informe por la Comisión de Geociencias Aplicadas del Pacífico Meridional.
- ⁹⁶ Francia, Ley No. 66-400, de 18 de junio de 1966, enmendada por la Ley de 18 de noviembre de 1997.
- ⁹⁷ Argentina, Ley No. 23.968, de 14 de agosto de 1991, reimpresa en el *Boletín del derecho del mar*, No. 20 (1992); Chile, Ley 19.079, de 12 de agosto de 1991, que enmienda la Ley 18.892, artículo 154, *Diario Oficial de la República de Chile*, 6 de septiembre de 1991; y Perú,

- Ley General de Pesquerías, aprobada por Decreto-Ley 25967, de 7 de diciembre de 1992, artículo 1, *Diario el Peruano – Normas legales*, 22 de diciembre de 1992.
- ⁹⁸ Tribunal Internacional del Derecho del Mar, 2000, el caso *Camouco (Panamá c. Francia)*, solicitud de pronta liberación, caso No. 5, fallo, párr. 68.
- ⁹⁹ Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el caso *Monte Confurco (Seychelles c. Francia)*, solicitud de pronta liberación, caso No. 6, fallo, párr. 79.
- ¹⁰⁰ Aprobación del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces, y del Código de Conducta para la Pesca Responsable, de 1995.
- ¹⁰¹ Informe sobre los progresos realizados en la aplicación de la resolución 13/97 (Examen de los órganos estatutarios de la FAO) y medidas para reforzar los órganos regionales de pesca de la FAO, Comité de Pesca, 23º período de sesiones, Roma, 15 a 19 de febrero de 1999, documento COFI/99/4, párr. 4.
- ¹⁰² Informe de la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo, 24º período de sesiones, Alicante (España), 12 a 15 de julio de 1999 (CGPM Report 24), párrs. 27 y 28.
- ¹⁰³ COFI/99/4, párr. 5.
- ¹⁰⁴ Informe del tercer período de sesiones de la Comisión del Atún para el Océano Índico, Mahe (Seychelles), 9 a 12 de diciembre de 1998, documento IOTC/03/98/R [E], apéndice H.
- ¹⁰⁵ A/54/461, párrs. 33 y 44; Summary Report of the Eighteenth Annual Meeting of NEAFC, 22 a 25 de noviembre de 1999, párr. 7.
- ¹⁰⁶ Informe de la 15ª reunión de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico, Hobart, Australia, 21 de octubre a 1º de noviembre de 1996, documento CCAMLR-XV, págs. 7 a 20.
- ¹⁰⁷ *Ibíd.*, Medidas de conservación adoptadas en 1996: Medida de conservación 103/XV, pág. 54.
- ¹⁰⁸ A/54/429, párr. 298.
- ¹⁰⁹ Apartados a), d) y f) del artículo 5; artículo 6; artículos 12 y 13.
- ¹¹⁰ Artículo 2; apartados e) y g) del artículo 3; artículos 7 y 10, y artículo 19.
- ¹¹¹ Apartados a), b), c) y e) del artículo 5; y apartados e), f) y g) del artículo 7.
- ¹¹² Informe de la Reunión de Órganos o Acuerdos Regionales de la FAO y ajenos a la FAO, Roma, 11 y 12 de febrero de 1999, documento X1212/E, párr. 27.
- ¹¹³ Comunicado final de prensa, Reunión Anual de 2000, Adelaida, Australia: <http://ourworld.compuserve.com/homepages/iwcoffice/PRESSRELEASE2000.htm>.
- ¹¹⁴ *Ibíd.*
- ¹¹⁵ Final press release, 28 de septiembre, Tenth Meeting of NAMMCO, Sandefjord, Noruega, 25 a 28 de septiembre de 2000: www.nammco.no/fi-pr-re.htm.
- ¹¹⁶ *Ibíd.*
- ¹¹⁷ *Ibíd.*
- ¹¹⁸ UNEP/CBD/COP/5/23, págs. 77 a 83.
- ¹¹⁹ Informe del 13º período de sesiones del GESAMP, Mónaco, 22 a 26 de mayo de 2000, GESAMP Reports and Studies, No. 69, párr. 7.7.
- ¹²⁰ UNEP/CBD/COP/5/3, recomendación V/14, anexo II.B.
- ¹²¹ GESAMP, informe del 13º período de sesiones, Mónaco, 22 a 26 de mayo de 2000, GESAMP Reports and Studies, No. 69, párr. 7.3.
- ¹²² Buena parte de la información que sigue se ha resumido de las notas informativas preparadas por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos en relación con el taller.
- ¹²³ Los párrafos siguientes han sido extraídos de la contribución aportada al presente informe por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.
- ¹²⁴ Los siete primeros inversionistas inscritos son el Gobierno de la India; el Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER)/la Association française pour l'étude et la recherche des nodules (AFERNOD) (Francia); la Compañía para el Desarrollo de los Recursos de los Fondos Marino y Oceánicos (DORD) (Japón); Yuzhmoregeologiya (Federación de Rusia); la Asociación China para la Investigación y el Desarrollo de los Recursos Minerales del Océano (COMRA) (China); la Organización Conjunta Interoceanmetal (Bulgaria, Cuba, Eslovaquia, la Federación de Rusia, Polonia y la República Checa), y el Gobierno de la República de Corea.
- ¹²⁵ Extraído de los documentos y contribuciones del PNUMA y de la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial.
- ¹²⁶ Véase el informe de la 22ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres (septiembre de 2000) en el documento de la OMI LC.22/14, párrs. 2.3 a 2.6, que puede consultarse en la siguiente dirección de Internet de la Oficina del Convenio de Londres: www.londonconvention.org.
- ¹²⁷ *Ibíd.*, anexos 3 a 10.
- ¹²⁸ Documento LC.22/3/2 de la OMI.
- ¹²⁹ El texto puede consultarse en el informe del 44º período de sesiones del CPMM, documento MEPC 44/20, anexo 3.
- ¹³⁰ El texto de las enmiendas puede consultarse en el informe del 45º período de sesiones del CGPM, documento MEPC 45/20, anexos 3 y 7.
- ¹³¹ *Ibíd.*, párrs. 7.18 a 7.107 y anexo 9.

- ¹³² Véase la nota 34.
- ¹³³ Participants Declaration of Resolve from the International Marine Debris Conference on Derelict Fishing Gear and the Ocean Environment, 6 a 11 de agosto de 2000, Hawaii, en el documento MEPC 46/INF.8, anexo 2, de la OMI.
- ¹³⁴ MEPC 46/INF.8, párr. 22.
- ¹³⁵ Documento de la OMI AFS/CONF/2.
- ¹³⁶ MEPC 45/20, párr. 2.22.
- ¹³⁷ MEPC 46/3, párr. 3.2.2.
- ¹³⁸ Documento de la OMI LEG 82/12, anexos 2 y 3.
- ¹³⁹ El texto del Protocolo de 2000 figura en el documento de la OMI LEG/CONF.11/6.
- ¹⁴⁰ El texto de la resolución figura en el documento de la OMI LEG/CONF.11/8.
- ¹⁴¹ El texto del proyecto figura en el documento de la OMI LEG/CONF.12/3.
- ¹⁴² Mar Negro, Caribe, África oriental, Asia oriental, zona marina del ROPME (región de Kuwait), Mediterráneo, Pacífico noroccidental, Mar Rojo y Golfo de Aden, Asia meridional, Pacífico suroriental, Pacífico Sur, África occidental y central, Báltico, Ártico y Atlántico nororiental.
- ¹⁴³ *The Regional Seas: A Survival Strategy for our Oceans and Coasts, 2000*, publicación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (Ginebra, PNUMA, 2000), pág. 3.
- ¹⁴⁴ En la Reunión se reconocieron los arreglos de “hermanamiento” celebrados entre la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico y el PNUMA como secretaría del Convenio de Nairobi y entre el Convenio de Jeddah y el Convenio de Kuwait.
- ¹⁴⁵ Más información sobre la labor del PNUMA en relación con el programa de los mares regionales en el período 1999-2000 en general y en regiones concretas figura en el documento UNEP (DEC) R/S 3.1.0, en el sitio en la Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar: www.un.org/Depts/los.
- ¹⁴⁶ Artículo 3 del Convenio sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico, 1992.
- ¹⁴⁷ Los organismos subsidiarios son: el grupo de estrategia; el grupo de vigilancia y evaluación; el grupo de contaminación de fuentes marinas; el grupo de contaminación de fuentes terrestres; el grupo de conservación de la naturaleza y gestión de las zonas costeras.
- ¹⁴⁸ Francia y el Reino Unido se abstuvieron, y en consecuencia, no se encuentran obligados. Luxemburgo estuvo ausente.
- ¹⁴⁹ El Consejo Ártico es un foro intergubernamental de alto nivel encargado de atender las preocupaciones y retos comunes que afrontan los gobiernos y los pueblos del ártico.
- ¹⁵⁰ De conformidad con una lista recopilada por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, hay 41 Estados y Territorios calificados de pequeños Estados insulares en desarrollo, véase el anexo VI del presente informe.
- ¹⁵¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: artículo 6, párrafo 1 del artículo 7, artículo 13, párrafos 1 y 4 del artículo 47, párrafo 2 del artículo 121, Estados archipelágicos artículo 46, párrafo 1 del artículo 47, párrafo 5 del artículo 53, régimen de las islas artículo 121, Estados insulares, Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, anexo, secc. 3, párr. 15 d); Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático: Programa 21, Capítulo 17 G, Declaración de Barbados y Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, de 1994, que incluye el Capítulo I, “Cambio climático y elevación del nivel del mar”, y el Capítulo IV “Desarrollo marino y costero”.
- ¹⁵² Véase el párrafo 384.
- ¹⁵³ Declaración de Malmö, párrafo 2.
- ¹⁵⁴ El Fondo Mundial del Medio Ambiente se ocupa de los mecanismos financieros del Convenio sobre la Diversidad Biológica y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.
- ¹⁵⁵ Véase el documento A/55/386.
- ¹⁵⁶ Diversidad biológica; cambio climático; capa de ozono, aguas internacionales.
- ¹⁵⁷ Para obtener información sobre los proyectos financiados por el PMAM y el PNUD relativos a los pequeños Estados insulares en desarrollo (esfera: programa sobre aguas internacionales), consúltense el sitio en la Web del FMAM y el PNUD: <http://www.undp.org/gef/>.
- ¹⁵⁸ Quince Estados y Territorios de las islas del Pacífico participaron en las consultas en una serie de conferencias multilaterales de alto nivel, en el curso de seis años que concluyeron el 4 de septiembre de 2000.
- ¹⁵⁹ Convención para la conservación y la ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios en el Océano Pacífico occidental y central, artículo 2.
- ¹⁶⁰ Denominado anteriormente Foro del Pacífico Meridional, es una organización intergubernamental con la condición de observador en la Asamblea General de las Naciones Unidas. Está compuesto de 16 Estados miembros, 14 de los cuales son pequeños Estados insulares del Pacífico.

- ¹⁶¹ Sumario para los encargados de formular la política, publicado en el sitio de la IPCC en Internet, www.ipcc.ch, el 22 de enero de 2001.
- ¹⁶² Véanse las ilustraciones de las páginas 7 y 10 del cuadro 5 del informe del IPCC.
- ¹⁶³ Véase el informe de la IPCC titulado “The Regional Impacts of Climate Change”, cap. 9: “Small Islands States”.
- ¹⁶⁴ 31º Foro de las Islas del Pacífico, Tarawa (Kiribati), 27 al 30 de octubre de 2000, comunicado del Foro del 2000, párrs. 28, 29, 30 y 31. En el párrafo 29 se destacó la continuación de un diálogo constructivo entre los miembros del Foro y representantes gubernamentales y del sector nuclear de Francia, el Japón y el Reino Unido sobre la posibilidad de establecer un régimen de responsabilidad para indemnizar a la región por las pérdidas económicas en el turismo, la pesca y otros sectores afectados como consecuencia de un accidente en el transporte de materiales radiactivos y combustible de MOX, aun en el caso de que no se produjeran daños ambientales efectivos.
- ¹⁶⁵ Cuarta reunión de los Comités Especiales de protección y conservación del medio ambiente y el Mar Caribe y de los recursos naturales, Puerto España, 21 a 23 de junio de 2000, Actas, subtítulo “Transporte de residuos nucleares en el Mar Caribe”. Si bien se reconoció la legalidad del transporte con arreglo a las normas aceptadas a nivel internacional, los participantes observaron que incluso un accidente sería devastador para la región debido a su fragilidad y vulnerabilidad.
- ¹⁶⁶ Se entregaron formularios a los delegados asistentes al proceso de consultas para que pudieran inscribirse como participantes. El número citado refleja el número de Estados que rellenó los formularios indicando su participación. Además, en el formulario se podía incluir una lista de los participantes de cada delegación.
- ¹⁶⁷ Resolución 55/7 de la Asamblea General, párr. 45.
- ¹⁶⁸ *Ibíd.*, párr. 18 y anexo II.
- ¹⁶⁹ La Segunda reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, decisión II/10, anexo 1, párrafo iv).
- ¹⁷⁰ A/55/274, parte B, párr. 28 y parte C, párr. 2 e).
- ¹⁷¹ Véase el documento MEPC 45/20.
- ¹⁷² Véase la nota 161.
- ¹⁷³ Aún no ha entrado en vigor. El Protocolo se basa en el concepto de “responsabilidades comunes pero diferentes” (artículo 3), en el que los Estados desarrollados (denominados países del anexo 1) toman la iniciativa de reducir las emisiones nacionales de gases de efecto invernadero (aunque algunos se han manifestado partidarios de aumentar sus niveles de emisión) a unos niveles acordados que darían como resultado global una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en la atmósfera terrestre.
- ¹⁷⁴ Véase la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular la Parte II y la Parte V.
- ¹⁷⁵ Informe de la Sexta Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, 20 de noviembre de 2000.
- ¹⁷⁶ Véase el documento ACC/2000/12, párrs. 24 a 29.
- ¹⁷⁷ Para obtener más información sobre el examen decenal del Programa 21 y los procesos de preparación, véase el siguiente sitio en la Web: www.un.org/rio+10.
- ¹⁷⁸ La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar publica periódicamente en la *Law at the Sea Information Circular*, la lista actualizada de conciliadores y árbitros elaborada por el Secretario General de las Naciones Unidas de conformidad con el artículo 2 del anexo V y con el artículo 2 del anexo VII, respectivamente, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como la lista actualizada de árbitros especiales, redactada de conformidad con el artículo 2 del anexo VIII de la Convención, remitida al Secretario General de las Naciones Unidas por la FAO, el PNUMA, la COI y la OMI.
- ¹⁷⁹ Extraído de la contribución de la CIJ. Véanse también el Informe anual de la Corte a la Asamblea General, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 4 (A/55/4)*, y el sitio de la CIJ en Internet en la dirección: www.icj-cij.org.
- ¹⁸⁰ Extraído de los documentos del Tribunal.
- ¹⁸¹ El Tribunal determinó la composición de la sala especial con la aprobación de las Partes (Presidente: P. Chadrachhara Rao; Magistrados: Caminos, Yankov, Wolfrum y Magistrado especial: Orrego Vicuña). De acuerdo con el Estatuto del Tribunal, el fallo que dicte una sala especial se considerará dictado por el Tribunal (véase el Informe del Tribunal Internacional del Derecho del Mar correspondiente a 2000, SPLOS/63).
- ¹⁸² Los textos completos del laudo y la opinión disidente pueden consultarse en el sitio del CIADI en Internet, en la dirección: www.worldbank.org/icsid.
- ¹⁸³ Se encontrará una reseña más detallada en *Investigación científica marina: Guía para la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.91.V.3); e “Investigación científica marina: informe del Secretario General” (A/45/563).
- ¹⁸⁴ Véase David A. Ross y Judith Fenwick: *Marine scientific research: US perspective on jurisdiction and international cooperation*; en Lewis M. Alexander, Scott Allen, Lynne Carter Hanson (eds.), *Actas de la*

- 22ª Conferencia anual del Instituto de Derecho del Mar, 12 a 16 de junio de 1988 (pág. 217).
- 185 Véase Alfred H. A. Soons: *The developing regime of marine scientific research: recent European experience and State practice*, y David A. Ross y Judith Fenwick, op. cit., nota 184 *supra*.
- 186 Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.89.V.9.
- 187 Véase la nota 183.
- 188 Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.94.V.13.
- 189 Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.94.V.9.
- 190 Véanse también las deliberaciones sobre el artículo 246 en: *Investigación científica marina: historia legislativa del artículo 246 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (véase la nota 189 *supra*).
- 191 Véase *Investigación científica marina: guía para la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.91.V.3), anexo I. Se insta a las organizaciones internacionales a que utilicen el mismo formulario aunque ello no constituye un requisito del artículo 247.
- 192 El cuestionario se preparó en colaboración con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Recibió respuesta de menos de 25 Estados.
- 193 Véase IOC/WG-LOS-I/6/Rev.1.
- 194 Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, anexo VI, en: *El Derecho del Mar: textos oficiales de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 y del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 con un índice temático y pasajes del Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.97.V.10).
- 195 Véase IOC/INF-961 (1994).
- 196 Véase el documento IOC/EC-XXVII/3, correspondiente al 27º período de sesiones del Consejo Ejecutivo de la COI, celebrado en París del 5 al 12 de julio de 1994.
- 197 Si se desea información sobre el mandato del Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar, véase la resolución XIX-19 de la Asamblea de la COI y su anexo.
- 198 La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar también está invitada a asistir como observadora a las reuniones del Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar.
- 199 *Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. XV (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.83.V.4), Documentos de la Conferencia, documento A/CONF.62/L.76.
- 200 Citada en “Capacity Assessment and Development”, Documento de asesoramiento técnico No. 3, Dirección de Políticas de Desarrollo, PNUD, enero de 1998, nota a pie de página 5.
- 201 Véase el sitio de la Red del Programa sobre la Iniciativa estratégica para la gestión de los océanos y las zonas costeras, del PNUD, siocam.sdnpu.ndp.org.
- 202 Para una descripción detallada del programa, véanse A/54/429, párrs. 588 a 594, y A/55/61, párrs. 267 y 268.
- 203 La Train-X es una de las redes de cooperación, patrocinadas por el PNUD, de los programas de desarrollo de recursos humanos de los organismos de las Naciones Unidas, uno de los cuales es el Programa TSC.
- 204 GESAMP 2000. Informe correspondiente al 30º período de sesiones, celebrado en Mónaco del 22 al 26 de mayo de 2000. Informes y estudios del GESAMP, No. 69 (68 páginas).
- 205 La OMS confirmó su apoyo para la evaluación y su disposición para participar activamente en dicha evaluación, pero manifestó que no estaba en condiciones de contribuir al pago de los costos.
- 206 Véase asimismo el informe sobre la labor del Proceso de consultas en su primera reunión, A/55/274, parte A, párrs. 1 a 50.
- 207 *Ibid.*, parte C, párrs. 1 a 4.

Anexo I

Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y aplicación de los Acuerdos por orden cronológico

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 – ratificaciones, adhesiones y sucesiones

1. Fiji (10 de diciembre de 1982)
2. Zambia (7 de marzo de 1983)
3. México (18 de marzo de 1983)
4. Jamaica (21 de marzo de 1983)
5. Namibia (18 de abril de 1983)
6. Ghana (7 de junio de 1983)
7. Bahamas (29 de julio de 1983)
8. Belice (13 de agosto de 1983)
9. Egipto (26 de agosto de 1983)
10. Côte d'Ivoire (26 de marzo de 1984)
11. Filipinas (8 de mayo de 1984)
12. Namibia (22 de mayo de 1984)
13. Cuba (15 de agosto de 1984)
14. Senegal (25 de octubre de 1984)
15. Sudán (23 de enero de 1985)
16. Santa Lucía (27 de marzo de 1985)
17. Togo (16 de abril de 1985)
18. Túnez (24 de abril de 1985)
19. Bahrein (30 de mayo de 1985)
20. Islandia (21 de junio de 1985)
21. Malí (16 de julio de 1985)
22. Iraq (30 de julio de 1985)
23. Guinea (6 de septiembre de 1985)
24. República Unida de Tanzania (30 de septiembre de 1985)
25. Camerún (19 de noviembre de 1985)
26. Indonesia (3 de febrero de 1986)
27. Trinidad y Tabago (25 de abril de 1986)
28. Kuwait (2 de mayo de 1986)
29. Yugoslavia (5 de mayo de 1986)
30. Níger (14 de agosto de 1986)
31. Guinea-Bissau (25 de agosto de 1986)
32. Paraguay (26 de septiembre de 1986)
33. Yemen (21 de julio de 1987)
34. Cabo Verde (10 de agosto de 1987)
35. Santo Tomé y Príncipe (3 de noviembre de 1987)
36. Chipre (12 de diciembre de 1988)
37. Brasil (22 de diciembre de 1988)

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 – ratificaciones, adhesiones y sucesiones

38. Antigua y Barbuda (2 de febrero de 1989)
39. República Democrática del Congo (17 de febrero de 1989)
40. Kenya (2 de marzo de 1989)
41. Somalia (24 de julio de 1989)
42. Omán (17 de agosto de 1989)
43. Botswana (2 de mayo de 1990)
44. Uganda (9 de noviembre de 1990)
45. Angola (5 de diciembre de 1990)
46. Granada (25 de abril de 1991)
47. Micronesia (Estados Federados de) (29 de abril de 1991)
48. Islas Marshall (9 de agosto de 1991)
49. Seychelles (16 de septiembre de 1991)
50. Djibouti (8 de octubre de 1991)
51. Dominica (24 de octubre de 1991)
52. Costa Rica (21 de septiembre de 1992)
53. Uruguay (10 de diciembre de 1992)
54. Saint Kitts y Nevis (7 de enero de 1993)
55. Zimbabwe (24 de febrero de 1993)
56. Malta (20 de mayo de 1993)
57. San Vicente y las Granadinas (1° de octubre de 1993)
58. Honduras (5 de octubre de 1993)
59. Barbados (12 de octubre de 1993)
60. Guyana (16 de noviembre de 1993)
61. Bosnia y Herzegovina (12 de enero de 1994)
62. Comoras (21 de junio de 1994)
63. Sri Lanka (19 de julio de 1994)
64. Viet Nam (25 de julio de 1994)
65. ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994)
66. Australia (5 de octubre de 1994)
67. Alemania (14 de octubre de 1994)
68. Mauricio (4 de noviembre de 1994)
69. Singapur (17 de noviembre de 1994)
70. Sierra Leona (12 de diciembre de 1994)
71. Líbano (5 de enero de 1995)

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 – ratificaciones, adhesiones y sucesiones

72. Italia (13 de enero de 1995)
73. Islas Cook (15 de febrero de 1995)
74. Croacia (5 de abril de 1995)
75. Bolivia (28 de abril de 1995)
76. Eslovenia (16 de junio de 1995)
77. India (29 de junio de 1995)
78. Austria (14 de julio de 1995)
79. Grecia (21 de julio de 1995)
80. Tonga (2 de agosto de 1995)
81. Samoa (14 de agosto de 1995)
82. Jordania (27 de noviembre de 1995)
83. Argentina (1° de diciembre de 1995)
84. Nauru (23 de enero de 1996)
85. República de Corea (29 de enero de 1996)
86. Mónaco (20 de marzo de 1996)
87. Georgia (21 de marzo de 1996)
88. Francia (11 de abril de 1996)
89. Arabia Saudita (24 de abril de 1996)
90. Eslovaquia (8 de mayo de 1996)
91. Bulgaria (15 de mayo de 1996)
92. Myanmar (21 de mayo de 1996)
93. China (7 de junio de 1996)
94. Argelia (11 de junio de 1996)
95. Japón (20 de junio de 1996)
96. República Checa (21 de junio de 1996)
97. Finlandia (21 de junio de 1996)
98. Irlanda (21 de junio de 1996)
99. Noruega (24 de junio de 1996)
100. Suecia (25 de junio de 1996)
101. Países Bajos (28 de junio de 1996)
102. Panamá (1° de julio de 1996)
103. Mauritania (17 de julio de 1996)
104. Nueva Zelanda (19 de julio de 1996)
105. Haití (31 de julio de 1996)
106. Mongolia (13 de agosto de 1996)
107. Palau (30 de septiembre de 1996)
108. Malasia (14 de octubre de 1996)
109. Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
110. Rumania (17 de diciembre de 1996)
111. Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997)
112. España (15 de enero de 1997)
113. Guatemala (11 de febrero de 1997)
114. Pakistán (26 de febrero de 1997)
115. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
116. Mozambique (13 de marzo de 1997)
117. Islas Salomón (23 de junio de 1997)

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 – ratificaciones, adhesiones y sucesiones

118. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
119. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
120. Chile (25 de agosto de 1997)
121. Benin (16 de octubre de 1997)
122. Portugal (3 de noviembre de 1997)
123. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)
124. Gabón (11 de marzo de 1998)
125. Comunidad Europea (1° de abril de 1998)
126. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
127. Suriname (9 de julio de 1998)
128. Nepal (2 de noviembre de 1998)
129. Bélgica (13 de noviembre de 1998)
130. Polonia (13 de noviembre de 1998)
131. Ucrania (26 de julio de 1999)
132. Vanuatu (10 de agosto de 1999)
133. Nicaragua (3 de mayo de 2000)
134. Maldivas (7 de septiembre de 2000)
135. Luxemburgo (5 de octubre de 2000)

Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención – ratificaciones y adhesiones

1. Kenya (29 de julio de 1994)
2. ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994)
3. Australia (5 de octubre de 1994)
4. Alemania (14 de octubre de 1994)
5. Belice (21 de octubre de 1994)
6. Mauricio (4 de noviembre de 1994)
7. Singapur (17 de noviembre de 1994)
8. Sierra Leona (12 de diciembre de 1994)
9. Seychelles (15 de diciembre de 1994)
10. Líbano (5 de enero de 1995)
11. Italia (13 de enero de 1995)
12. Islas Cook (15 de febrero de 1995)
13. Croacia (5 de abril de 1995)
14. Bolivia (28 de abril de 1995)
15. Eslovenia (16 de junio de 1995)
16. India (29 de junio de 1995)
17. Paraguay (10 de julio de 1995)
18. Austria (14 de julio de 1995)
19. Grecia (21 de julio de 1995)

Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención – ratificaciones y adhesiones

20. Senegal (25 de julio de 1995)
21. Chipre (27 de julio de 1995)
22. Bahamas (28 de julio de 1995)
23. Barbados (28 de julio de 1995)
24. Côte d'Ivoire (28 de julio de 1995)
25. Fiji (28 de julio de 1995)
26. Granada (28 de julio de 1995)
27. Guinea (28 de julio de 1995)
28. Islandia (28 de julio de 1995)
29. Jamaica (28 de julio de 1995)
30. Namibia (28 de julio de 1995)
31. Nigeria (28 de julio de 1995)
32. Sri Lanka (28 de julio de 1995)
33. Togo (28 de julio de 1995)
34. Trinidad y Tabago (28 de julio de 1995)
35. Uganda (28 de julio de 1995)
36. Yugoslavia (28 de julio de 1995)
37. Zambia (28 de julio de 1995)
38. Zimbabwe (28 de julio de 1995)
39. Tonga (2 de agosto de 1995)
40. Samoa (14 de agosto de 1995)
41. Micronesia (Estados Federados de) (6 de septiembre de 1995)
42. Jordania (27 de noviembre de 1995)
43. Argentina (1° de diciembre de 1995)
44. Nauru (23 de enero de 1996)
45. República de Corea (29 de enero de 1996)
46. Mónaco (20 de marzo de 1996)
47. Georgia (21 de marzo de 1996)
48. Francia (11 de abril de 1996)
49. Arabia Saudita (24 de abril de 1996)
50. Eslovaquia (8 de mayo de 1996)
51. Bulgaria (15 de mayo de 1996)
52. Myanmar (21 de mayo de 1996)
53. China (7 de junio de 1996)
54. Argelia (11 de junio de 1996)
55. Japón (20 de junio de 1996)
56. República Checa (21 de junio de 1996)
57. Finlandia (21 de junio de 1996)
58. Irlanda (21 de junio de 1996)
59. Noruega (24 de junio de 1996)
60. Suecia (25 de junio de 1996)
61. Malta (26 de junio de 1996)
62. Países Bajos (28 de junio de 1996)
63. Panamá (1° de julio de 1996)
64. Mauritania (17 de julio de 1996)

Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención – ratificaciones y adhesiones

65. Nueva Zelanda (19 de julio de 1996)
 66. Haití (31 de julio de 1996)
 67. Mongolia (13 de agosto de 1996)
 68. Palau (30 de septiembre de 1996)
 69. Malasia (14 de octubre de 1996)
 70. Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
 71. Rumania (17 de diciembre de 1996)
 72. Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997)
 73. España (15 de enero de 1997)
 74. Guatemala (11 de febrero de 1997)
 75. Omán (26 de febrero de 1997)
 76. Pakistán (26 de febrero de 1997)
 77. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
 78. Mozambique (13 de marzo de 1997)
 79. Islas Salomón (23 de junio de 1997)
 80. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
 81. Filipinas (23 de julio de 1997)
 82. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
 83. Chile (25 de agosto de 1997)
 84. Benin (16 de octubre de 1997)
 85. Portugal (3 de noviembre de 1997)
 86. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)
 87. Gabón (11 de marzo de 1998)
 88. Comunidad Europea (1° de abril de 1998)
 89. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
 90. República Unida de Tanzania (25 de junio de 1998)
 91. Suriname (9 de julio de 1998)
 92. Nigeria (2 de noviembre de 1998)
 93. Bélgica (13 de noviembre de 1998)
 94. Polonia (13 de noviembre de 1998)
 95. Ucrania (26 de julio de 1999)
 96. Vanuatu (10 de agosto de 1999)
 97. Nigeria (3 de mayo de 2000)
 98. Indonesia (2 de junio de 2000)
 99. Maldivas (7 de septiembre de 2000)
 100. Luxemburgo (5 de octubre de 2000)
-

Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces, 1995 – ratificaciones y adhesiones

1. Tonga (31 de julio de 1996)
 2. Santa Lucía (9 de agosto de 1996)
 3. Estados Unidos de América (21 de agosto de 1996)
 4. Sri Lanka (24 de octubre de 1996)
 5. Samoa (25 de octubre de 1996)
 6. Fiji (12 de diciembre de 1996)
 7. Noruega (30 de diciembre de 1996)
 8. Nauru (10 de enero de 1997)
 9. Bahamas (16 de enero de 1997)
 10. Senegal (30 de enero de 1997)
 11. Islas Salomón (13 de febrero de 1997)
 12. Islandia (14 de febrero de 1997)
 13. Mauricio (25 de marzo de 1997)
 14. Micronesia (Estados Federados de) (23 de mayo de 1997)
 15. Federación de Rusia (4 de agosto de 1997)
 16. Seychelles (20 de marzo de 1998)
 17. Namibia (8 de abril de 1998)
 18. Irán (República Islámica del) (17 de abril de 1998)
 19. Maldivas (30 de diciembre de 1998)
 20. Islas Cook (1° de abril de 1999)
 21. Papua Nueva Guinea (4 de junio de 1999)
 22. Mónaco (9 de junio de 1999)
 23. Canadá (3 de agosto de 1999)
 24. Uruguay (10 de septiembre de 1999)
 25. Australia (23 de diciembre de 1999)
 26. Brasil (8 de marzo de 2000)
 27. Barbados (22 de septiembre de 2000)
-

Anexo II

Resumen de los derechos sobre zonas marítimas que hacen valer los países

Estado	Ratificación y adhesión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (d/m/a)	¿Establece la legislación líneas de base rectas?	¿Reivindica el Estado la condición de archipiélago?	Mar territorial	Zona contigua	Zona económica exclusiva	Zona de pesca	Plataforma continental (indica las partes en la Convención de 1982 o, en los casos en que el Estado no es parte, las partes en la Convención de 1958, y los límites externos que reivindica)	
				Anchura de la zona en millas náuticas				Parte en:	Límite externo
Albania		Sí		12				1958 ¹	N/D ²
Alemania	14/10/1994	Sí		12		Sí ³		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Angola	05/12/1990	Sí		12	24	200		1982	N/D
Antigua y Barbuda	02/02/1989		Sí	12	24	200		1982	MC/200 ⁴
Arabia Saudita	24/04/1996	Sí		12	18			1982	Límites no especificados.
Argelia	11/06/1996	Sí		12			32 ó 52	1982 ⁵	DEL ⁶
Argentina	01/12/1995	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Australia	05/10/1994	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Bahamas	29/07/1983		Sí	12		200		1982	N/D
Bahrein	30/05/1985			12	24			1982	N/D
Bangladesh		Sí		12	18	200			MC ⁷
Barbados	12/10/1993	Sí		12		200		1982	N/D
Bélgica	13/11/1998			12	24	Sí ⁸	Sí ⁹	1982	DEL
Belice	13/08/1983	Sí		12 ¹⁰		200		1982	N/D
Benin	16/10/1997			200				1982	N/D
Bosnia y Herzegovina	12/01/1994							1982	N/D
Brasil	22/12/1988	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Brunei Darussalam	05/11/1996			12		200		1982	N/D
Bulgaria	15/05/1996	Sí		12	24	200		1982	DEL
Cabo Verde	10/08/1987		Sí	12	24	200		1982	200 ¹¹
Camboya		Sí		12	24	200			200
Camerún	19/11/1985			12 ¹²				1982	MC/200
Canadá				12	24	200		1958	MC/200
Chile	25/08/1997	Sí		12	24	200		1982	N/D
China	07/06/1996	Sí		12	24	200		1982	MC/200

Estado	Ratificación y adhesión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (d/m/a)	¿Establece la legislación líneas de base rectas?	¿Reivindica el Estado la condición de archipiélago?	Mar territorial	Zona contigua	Zona económica exclusiva	Zona de pesca	Plataforma continental (indica las partes en la Convención de 1982 o, en los casos en que el Estado no es parte, las partes en la Convención de 1958, y los límites externos que reivindica)	
								Anchura de la zona en millas náuticas	Parte en:
Chipre	12/12/1988	Sí		12				1982	Profundidad de explotabilidad.
Colombia		Sí		12		200		1958	No se especifican límites.
Comoras	21/06/1994		Sí	12		200		1982	N/D
Congo				200					N/D
Costa Rica	21/09/1992	Sí		12		200		1982	N/D
Côte d'Ivoire	26/03/1984	Sí		12		200		1982	N/D
Croacia	05/04/1995	Sí		12				1982	DEL
Cuba	15/08/1984	Sí		12		200		1982	N/D
Dinamarca		Sí		12		200	200 ¹³	1958	Profundidad: 200 m o exp. ¹⁴
Djibouti	08/10/1991	Sí		12	24	200		1982	N/D
Dominica	24/10/1991	Sí		12	24	200		1982	N/D
Ecuador		Sí		200 ¹⁵					200 ¹⁶
Egipto	26/08/1983	Sí		12	24	<input checked="" type="checkbox"/> ¹⁷		1982	N/D
El Salvador				200					N/D
Emiratos Árabes Unidos		Sí		12	24	200			MC/200
Eritrea				12		Sí ¹⁸			N/D
Eslovenia	16/06/1995							1982	N/D
España	15/01/1997	Sí		12	24	200 ¹⁹	Sí ²⁰	1982	N/D
Estados Unidos de América				12	24	200		1958	MC/200
Estonia		Sí		12 ²¹		Sí ²²			Definido por coordenadas.
Federación de Rusia	12/03/1997	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Fiji	10/12/1982		Sí	12		200		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Filipinas	08/05/1984		Sí	X ²³		200		1982	Profundidad de explotabilidad.
Finlandia	21/06/1996	Sí		12 ²⁴	14		Sí ²⁵	1982	Profundidad: 200 m o exp.
Francia	11/04/1996	Sí		12	24	200 ²⁶		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Gabón	11/03/1998	Sí		12	24	200		1982	N/D
Gambia	22/05/1984			12	18		200	1982	N/D
Georgia	21/03/1996							1982	
Ghana	07/06/1983			12	24	200		1982	200

Estado	Ratificación y adhesión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (d/m/a)	¿Establece la legislación líneas de base rectas?	¿Reivindica el Estado la condición de archipiélago?	Mar territorial	Zona contigua	Zona económica exclusiva	Zona de pesca	Plataforma continental (indica las partes en la Convención de 1982 o, en los casos en que el Estado no es parte, las partes en la Convención de 1958, y los límites externos que reivindica)	
				Anchura de la zona en millas náuticas				Parte en:	Límite externo
Granada	25/04/1991	Sí		12		200		1982	N/D
Grecia	21/07/1995			6 ²⁷				1982	Profundidad: 200 m o exp.
Guatemala	11/02/1997			12		200		1982	No se especifican límites.
Guinea	06/09/1985			12		200		1982	N/D
Guinea-Bissau	25/08/1986	Sí		12		200		1982	N/D
Guinea Ecuatorial	21/07/1997	Sí		12		200		1982	N/D
Guyana	16/11/1993	Sí		12		200		1982	MC/200
Haití	31/07/1996	Sí		12	24	200		1982	Profundidad de explotabilidad.
Honduras	05/10/1993	Sí		12	24	200		1982	No se especifican límites.
India	29/06/1995			12	24	200		1982	MC/200
Indonesia	03/02/1986		Sí	12		200		1982	N/D
Irán (República Islámica del)		Sí		12	24	Sí ²⁸			Línea de equidistancia, a menos que se determine por acuerdo.
Iraq	30/07/1985			12				1982	No se especifican límites.
Irlanda	21/06/1996	Sí		12			200	1982	Definidos por coordenadas.
Islandia	21/06/1985	Sí		12		200		1982	MC/200
Islas Cook	15/02/1995			12		200		1982	MC/200
Islas Marshall	09/08/1991		Sí	12	24	200		1982	N/D
Islas Salomón	23/06/1997		Sí	12		200		1982	200
Israel				12				1958	Profundidad de explotabilidad.
Italia	13/01/1995	Sí		12				1982	Profundidad: 200 m o exp.
Jamahiriya Árabe Libia				12					N/D
Jamaica	21/03/1983		Sí	12	24	200		1982	MC/200
Japón	20/06/1996	Sí		12 ²⁹	24	200		1982	MC/200
Jordania	27/11/1995			3				1982	N/D
Kenya	02/03/1989	Sí		12		200		1982	N/D
Kiribati		Sí	Sí	12		200			N/D
Kuwait	02/05/1986			12				1982	Definido por coordenadas.

Estado	Ratificación y adhesión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (d/m/a)	¿Establece la legislación líneas de base rectas?	¿Reivindica el Estado la condición de archipiélago?	Mar territorial	Zona contigua	Zona económica exclusiva	Zona de pesca	Plataforma continental (indica las partes en la Convención de 1982 o, en los casos en que el Estado no es parte, las partes en la Convención de 1958, y los límites externos que reivindica)	
				Anchura de la zona en millas náuticas				Parte en:	Límite externo
Letonia		Sí		12		Sí ³⁰		1958	DEL ³⁰
Líbano	05/01/1995			12				1982	N/D
Liberia				200					N/D
Lituania		Sí		12					N/D
Madagascar		Sí		12	24	200		1958	200 ³¹
Malasia	14/10/1996			12		200		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Maldivas	07/09/2000		Sí	12	24	200		1982	N/D
Malta	20/05/1993	Sí		12	24		25	1982	Profundidad: 200 m o exp.
Marruecos		Sí		12	24	200			Profundidad: 200 m o exp.
Mauricio	04/11/1994	Sí		12		200		1982	MC/200
Mauritania	17/07/1996	Sí		12	24	200		1982	MC/200
México	18/03/1983	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Micronesia (Estados Federados de)	29/04/1991			12		200		1982	N/D
Mónaco	20/03/1996			12				1982	N/D
Mozambique	13/03/1997	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Myanmar	21/05/1996	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Namibia	18/04/1983			12	24	200		1982	MC/200
Nauru	23/01/1996	Sí		12	24	200		1982	N/D
Nepal	28/06/1996	Sí		12		Sí ³²		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Níger	14/08/1986			12		200		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Nigeria				12		200 ³³			N/D
Noruega	24/06/1996	Sí		4	10	200	200 ³⁴	1982	MC/200
Nueva Zelanda	03/05/2000			200				1982	Prolongación natural (límites no especificados).
Omán	17/08/1989	Sí		12	24	200		1982	Límites no especificados.
Países Bajos	19/07/1996	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Pakistán	26/02/1997	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Palau	30/09/1996			3			200	1982	N/D

Estado	Ratificación y adhesión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (d/m/a)	¿Establece la legislación líneas de base rectas?	¿Reivindica el Estado la condición de archipiélago?	Mar territorial	Zona contigua	Zona económica exclusiva	Zona de pesca	Plataforma continental (indica las partes en la Convención de 1982 o, en los casos en que el Estado no es parte, las partes en la Convención de 1958, y los límites externos que reivindica)	
				Anchura de la zona en millas náuticas				Parte en:	Límite externo
Panamá	01/07/1996			12	24	200		1982	MC/200
Papua Nueva Guinea	14/01/1997		Sí	12 ³⁵			200	1982	Profundidad: 200 m o exp.
Perú				200 ³⁶					200
Polonia	13/11/1998			12		Sí ³⁷		1982	N/D
Portugal	03/11/1997	Sí		12	24	200		1982	Profundidad de explotabilidad.
Qatar				12	24	Sí ³⁸			N/D
Reino Unido	25/07/1997	Sí		12 ³⁹		200 ⁴⁰	200 ó 12 ⁴¹	1982	Definido por coordenadas.
República Árabe Siria		Sí		35	41				Profundidad: 200 m o exp.
República de Corea	29/01/1996	Sí		12	24	200		1982	N/D
República Democrática del Congo	17/02/1989			12		Sí ⁴²		1982	N/D
República Dominicana		Sí		6	24	200			MC/200
República Popular Democrática de Corea				12	X ⁴³	200			N/D
República Unida de Tanzania	30/09/1985			12		200		1982	N/D
Rumania	17/12/1996	Sí		12	24	200		1982	N/D
Saint Kitts y Nevis	07/01/1993	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Samoa	14/08/1995	Sí		12		200		1982	N/D
Santa Lucía	27/03/1985			12	24	200		1982	MC/200
Santo Tomé y Príncipe	03/11/1987		Sí	12		200		1982	N/D
San Vicente y las Granadinas	01/10/1993		Sí	12	24	200		1982	N/D
Senegal	25/10/1984	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Seychelles	16/09/1991	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Sierra Leona	12/12/1994			12	24	200		1982	200
Singapur	17/11/1994			3				1982	N/D
Somalia	24/07/1989	Sí		200				1982	N/D
Sri Lanka	19/07/1994	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Sudáfrica	23/12/1997	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Sudán	23/01/1985	Sí		12	18			1982	Profundidad: 200 m o exp.

Estado	Ratificación y adhesión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (d/m/a)	¿Establece la legislación líneas de base rectas?	¿Reivindica el Estado la condición de archipiélago?	Mar territorial	Zona contigua	Zona económica exclusiva	Zona de pesca	Plataforma continental (indica las partes en la Convención de 1982 o, en los casos en que el Estado no es parte, las partes en la Convención de 1958, y los límites externos que reivindica)	
				Anchura de la zona en millas náuticas				Parte en:	Límite externo
Suecia	25/06/1996	Sí		12		Sí ⁴⁴		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Suriname	09/07/1998			12		200		1982	N/D
Tailandia		Sí		12	24	200		1958	N/D
Togo	16/04/1985			30		200		1982	N/D
Tonga	02/08/1995	Sí		12		200		1982	N/D
Trinidad y Tabago	25/04/1986		Sí	12	24	200		1982	Profundidad: 200 m o exp.
Túnez	24/04/1985	Sí		12	24		Sí ⁴⁵	1982	N/D
Turquía				6 ⁴⁶		200 ⁴⁷			N/D
Tuvalu		Sí		12	24	200			N/D
Ucrania	26/07/1999	Sí		12		200		1982	N/D
Uruguay	10/12/1992	Sí		12	24	200		1982	MC
Vanuatu	10/08/1999	Sí	Sí	12	24	200		1982	MC/200
Venezuela		Sí		12	15	200		1958	Profundidad: 200 m o exp.
Viet Nam	25/07/1994	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Yemen	21/07/1987	Sí		12	24	200		1982	MC/200
Yugoslavia	05/05/1986	Sí		12				1982	DEL

¹ Convención sobre la plataforma continental, Ginebra, 29 de abril de 1958.

² No se dispone de información con respecto a la legislación en vigor.

³ Definida por coordenadas.

⁴ Límite externo del margen continental, o hasta 200 millas náuticas en los casos en que el límite externo no llega a esa distancia.

⁵ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982.

⁶ Hasta la delimitación con Estados vecinos.

⁷ Límite externo del margen continental.

⁸ Definido por coordenadas de puntos.

⁹ Tiene la misma extensión que la zona económica exclusiva.

¹⁰ El límite de 3 millas se aplica a partir de la desembocadura del Río Sarstoon a Ranguana Caye.

¹¹ Doscintas millas náuticas.

¹² Véase el artículo 45 de la Ley 96-06 de 18 de enero de 1996 sobre la revisión de la Constitución de 2 de junio de 1972.

¹³ Para Groenlandia y las Islas Feroe.

¹⁴ Doscientos metros de profundidad o profundidad de explotabilidad.

¹⁵ Sólo entre el mar territorial continental del Ecuador y su mar territorial insular alrededor de las Islas Galápagos.

¹⁶ También, a 100 millas náuticas de la isobata de 2.500 m. (Sólo entre el mar territorial continental del Ecuador y su mar territorial insular alrededor de las Islas Galápagos.)

- ¹⁷ No se especifica el límite.
- ¹⁸ Véase el arbitraje Eritrea-Yemen, adjudicación en fase II: Delimitación marítima.
- ¹⁹ En el Océano Atlántico.
- ²⁰ En el Mar Mediterráneo.
- ²¹ En algunas partes el Golfo de Finlandia, definidos por coordenadas.
- ²² Definida por coordenadas.
- ²³ Rectángulo definido por coordenadas. Las reivindicaciones se extienden más allá de las 12 millas náuticas.
- ²⁴ Se extiende, con determinadas excepciones, a 12 millas náuticas, a menos que esté definido por coordenadas geográficas. En el Golfo de Finlandia, el límite externo del mar territorial en ningún lugar estará más cerca de la línea media que 3 millas náuticas, según la Ley que enmienda la Ley sobre los límites de las aguas territoriales de Finlandia (981/95).
- ²⁵ Definida por coordenadas.
- ²⁶ Se aplica al Mar del Norte, al Canal de la Mancha y al Océano Atlántico desde la frontera franco-belga hasta la frontera franco-hispana, Saint Pierre y Miquelon, Guyana Francesa, Reunión, Nueva Caledonia, Polinesia Francesa, tierras australes y antárticas francesas, Wallis y Futuna, Tromelin, Glorioso, Juan de Nova, Islas Europa y Bassas da India, Isla Clipperton, Mayotte, Guadalupe y Martinica.
- ²⁷ Se aplica el límite de 10 millas para los fines de regulación de la aviación civil.
- ²⁸ Línea de equidistancia a menos que se determine por acuerdo.
- ²⁹ Se aplica el límite de 3 millas al Estrecho de Soya, el Estrecho de Tsugaru, a los canales oriental y occidental del Estrecho de Tsushima y a los Estrechos de Osumi solamente.
- ³⁰ Límites establecidos por acuerdos internacionales concertados con la República de Estonia, la República de Lituania y el Reino de Suecia.
- ³¹ Doscientas millas náuticas o acuerdo de delimitación o 100 millas náuticas de la isobata de 2.500 m.
- ³² Definida por coordenadas de puntos.
- ³³ Doscientas millas náuticas o línea mediana.
- ³⁴ Jan Mayen y Svalbard.
- ³⁵ Tres millas náuticas en determinadas zonas.
- ³⁶ Denominado "Dominio marítimo" en el artículo 54 de la Constitución de 1993: "... En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado ...".
- ³⁷ Se determinará por tratados internacionales.
- ³⁸ Se determinará por acuerdo o hasta la línea de equidistancia.
- ³⁹ También 3 millas náuticas. (Tres millas náuticas en Anguila, Guernsey, Territorio Británico del Océano Índico, Islas Vírgenes Británicas, Gibraltar, Montserrat y Pitcairn; 12 millas náuticas en el Reino Unido, Jersey, Bermuda, Islas Caimán, Islas Malvinas (Falkland Islands), Isla de Man, Santa Elena y Dependencias, Georgia del Sur, Islas Sandwich del Sur e Islas Turcas y Caicos.)
- ⁴⁰ Bermuda, Pitcairn, Georgia del Sur e Islas Sandwich del Sur.
- ⁴¹ Doce millas náuticas en Guernsey; 200 millas náuticas en el Reino Unido, Anguila, Territorio Británico del Océano Índico, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas (Falkland Islands), Montserrat, Santa Elena y Dependencias e Islas Turcas y Caicos.
- ⁴² Se determinará mediante los acuerdos de delimitación.
- ⁴³ Zona militar de 50 millas náuticas. Anuncio del Mando del Ejército, de 1° de agosto de 1977.
- ⁴⁴ Se determinará por acuerdo o por línea de equidistancia.
- ⁴⁵ Hasta 50 m de isobatas – fuera del Golfo de Gabes.
- ⁴⁶ Seis millas náuticas en el Mar Egeo, 12 millas náuticas en el Mar Negro.
- ⁴⁷ En el Mar Negro.

Anexo III

Depósitos de cartas y listas de coordenadas geográficas y notificaciones de zonas marítimas (NZM)

<i>Estado</i>	<i>Número de NZM</i>	<i>Fecha de NZM</i>	<i>Carta</i>	<i>Artículo 16, párr. 2</i>	<i>Artículo 47, párr. 9</i>	<i>Artículo 75, párr. 2</i>	<i>Artículo 84, párr. 2</i>
Alemania	M.Z.N.1.1995.LOS	08/03/1995	X	X		X	
	M.Z.N.4.1996.LOS	25/03/1996	X	Véase nota.			
Argentina	M.Z.N.10.1996.LOS	16/09/1996	X	X		X	
Australia	M.Z.N.3.1996.LOS	05/03/1996	X	Véase nota.			
	M.Z.N.36.2000.LOS	18/09/2000		X			
Bélgica	M.Z.N.24.1999.LOS	01/06/1999	X	X			X
Chile	M.Z.N.29.1999.LOS	29/07/1999	X	X		X	X
	M.Z.N.37.2000.LOS	28/09/2000	X	X		X	X
China	M.Z.N.7.1996.LOS	05/07/1996		X			
Chipre	M.Z.N.6.1996.LOS	30/06/1996	X	X			
Costa Rica	M.Z.N.13.1997.LOS	27/01/1997	X			X	
España	M.Z.N.19.1998.LOS	23/06/1998				X	
	M.Z.N.34.2000.LOS	14/04/2000				X	
Finlandia	M.Z.N.8.1996.LOS	21/07/1996	X	X			
	M.Z.N.16.1997.LOS	30/09/1997	X	X		X	X
Gabón	M.Z.N.31.1999.LOS	11/10/1999		X			
Guinea Ecuatorial	M.Z.N.25.1999.LOS	02/06/1999		X		X	
Honduras	M.Z.N.35.2000.LOS	17/04/2000		X			
Italia	M.Z.N.5.1996.LOS	19/04/1996	X	X			X
Jamaica	M.Z.N.11.1996.LOS	16/10/1996			X		
Japón	M.Z.N.14.1997.LOS	06/06/1997	X	X			
	M.Z.N.18.1998.LOS	23/06/1998	X	X			
	M.Z.N.20.1998.LOS	19/08/1998	X	X			
	M.Z.N.21.1998.LOS	30/11/1998	X	X			
	M.Z.N.26.1999.LOS	03/06/1999	X	X			
	M.Z.N.28.1999.LOS	28/06/1999	X	X			
	M.Z.N.33.2000.LOS	28/03/2000	X	X			
Myanmar	M.Z.N.12.1997.LOS	27/01/1997	X	X			
Nauru	M.Z.N.23.1999.LOS	19/02/1999		X		X	
Noruega	M.Z.N.9.1996.LOS	25/08/1996	X	X		X	X
	M.Z.N.32.2000.LOS	14/03/2000				X	X
Omán	M.Z.N.2.1996.LOS	20/02/1996	X	Véase nota.			
Pakistán	M.Z.N.27.1999.LOS	04/06/1999	X	X			
Rumania	M.Z.N.15.1997.LOS	07/08/1997	X	X			
Santo Tomé y Príncipe	M.Z.N.17.1998.LOS	07/05/1998	X		X	X	
Túnez	M.Z.N.22.1998.LOS	16/12/1998		X			
Uruguay	M.Z.N.30.1999.LOS	30/07/1999	X	X		X	

Nota: En las cartas proporcionadas a las Naciones Unidas se indican únicamente las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico a los que se debe dar la debida publicidad de conformidad con los artículos 22 y 41 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Anexo IV

Organizaciones y arreglos regionales de ordenación pesquera

Órganos de pesca regionales de la FAO

1. Comisión de Pesca de Asia y el Pacífico
2. Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM)
3. Comité de Pesca para el Atlántico Centro-Oriental (CPACO)
4. Comisión de Pesca para el Atlántico Centro-Occidental (COPACO)
5. Comisión del Atún para el Océano Índico

Órganos de pesca regionales que no pertenecen a la FAO

1. Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos
2. Comisión para la conservación del atún meridional de aleta azul
3. Foro de Organismos de la Pesca
4. Comisión Internacional de Pesquerías del Mar Báltico
5. Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT)
6. Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM)
7. Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico
8. Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental
9. Comité regional de pesca para el Golfo de Guinea (COREP)
10. Comisión Subregional de Pesquerías
11. Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (CTMFM)
12. Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional
13. Organización para la Conservación del Salmón en el Atlántico Norte (NASCO)
14. Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste
15. Comisión internacional del hipogloso del Pacífico (IPHC)
16. Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional
17. Organización de Ciencias Marinas del Pacífico Septentrional
18. Comisión para el Salmón del Pacífico
19. Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)
20. Comunidad del Pacífico
21. Organización Latinoamericana para el Desarrollo de las Pesquerías (OLDEPESCA)
22. Comisión Ballenera Internacional
23. Conferencia Ministerial sobre la cooperación pesquera entre los Estados africanos ribereños del Océano Atlántico

Anexo V

Convenios y protocolos del PNUMA sobre mares regionales¹

Convenios (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos por tema						
		Vertimiento	Exploración y explotación	Movimiento transfronterizo de desechos	Radiactividad	Zonas especialmente protegidas	Actividades realizadas en tierra	Contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas
	Protocolo para la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo provocado por vertimientos desde buques y aeronaves Aprobación: (Barcelona, 16/2/1976) Entrada en vigor: 12/2/1978							X
Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación Aprobación: (Barcelona, 16/2/1976) Entrada en vigor: 12/2/1978	Enmienda al Protocolo para la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo provocada por vertimientos desde buques y aeronaves Aprobación: (Barcelona, 10/6/1995) Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor							X
Enmienda al Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación Aprobación: (Barcelona, 10/6/1995) Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor	Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos u otras sustancias perjudiciales Aprobación: (Barcelona, 16/2/1976) Entrada en vigor: 12/2/1978	X						
	Protocolo sobre la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre Aprobación: (Atenas, 17/5/1980) Entrada en vigor: 17/6/1983					X		
	Enmienda al Protocolo sobre la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre Aprobación: (Siracusa, 7/3/1996) Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor					X		
	Protocolo relativo a zonas especialmente protegidas del Mar Mediterráneo Aprobación: (Ginebra, 3/4/1982) Entrada en vigor: 23/3/1986					X		

Convenios (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos por tema						
		Contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas	Actividades realizadas en tierra	Zonas especialmente protegidas	Radioactividad	Movimiento transfronterizo de desechos	Exploración y explotación	Vertimiento
	Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación generada por la exploración y explotación de la plataforma continental y del lecho marino y su subsuelo Aprobación: (Madrid, 14/10/1994) Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor						X	
	Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mar Mediterráneo Aprobación: (Barcelona, 10/6/1995) Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor			X				
	Protocolo sobre la Prevención de la Contaminación del Mar Mediterráneo causada por los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación Aprobación: (Esmirna, 1/10/1996) Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor				X			
Convenio regional de Kuwait sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación Aprobación: (Kuwait, 24/4/1978) Entrada en vigor: 1/7/1979	Protocolo relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales Aprobación: (Kuwait, 24/4/1978) Entrada en vigor: 1/7/1979	X						
	Protocolo relativo a la contaminación marina causada por la exploración y explotación de la plataforma continental Aprobación: (Kuwait, 29/3/1989) Entrada en vigor: 17/2/1990						X	
	Protocolo relativo a la protección del medio marino contra la contaminación de origen terrestre Aprobación: (Kuwait, 21/2/1990) Entrada en vigor: 2/1/1993		X					
	Protocolo sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos y su eliminación en el mar Aprobación: (Teherán, 17/3/1998) Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor					X		

Convenios (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos por tema						
		Contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas	Actividades realizadas en tierra	Zonas especialmente protegidas	Radiactividad	Movimiento transfronterizo de desechos	Exploración y explotación	Vertimiento
Convenio sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África occidental y central Aprobación: (Abidján, 23/3/1981) Entrada en vigor: 5/8/1984	Protocolo sobre la cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia en África occidental y central Aprobación: (Abidján, 23/3/1989) Entrada en vigor: 5/8/1984	X						
Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico sudoriental Aprobación: (Lima, 12/11/1981) Entrada en vigor: 19/5/1986	Acuerdo de cooperación regional para la lucha contra la contaminación del Pacífico sudoriental por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia Aprobación: (Lima, 12/11/1981) Entrada en vigor: 14/7/1986	X						
	Protocolo complementario del Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico sudoriental por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia Aprobación: (Quito, 22/7/1983) Entrada en vigor: 20/5/1987	X						
	Protocolo para la protección del Pacífico sudoriental contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres Aprobación: (Quito, 22/7/1983) Entrada en vigor: 21/9/1986		X					
	Protocolo para la conservación y ordenación de las zonas marinas y costeras protegidas del Pacífico sudoriental Aprobación: (Paipa, 21/9/1989) Entrada en vigor: 18/10/1994			X				
	Protocolo para la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación radiactiva Aprobación: Paipa, 21/9/1989 Entrada en vigor: 25/1/1995				X			
Convenio regional para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén Aprobación: (Yeddah, 14/2/1982) Entrada en vigor: 20/8/1985	Protocolo relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales Aprobación: (Yeddah, 14/2/1982) Entrada en vigor: 20/8/1985	X						

Convenios (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos por tema						
		Contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas	Actividades realizadas en tierra	Zonas especialmente protegidas	Radiactividad	Monitoreo transfronterizo de desechos	Exploración y explotación	Vertimiento
Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe Aprobación: (Cartagena de Indias, 24/3/1983) Entrada en vigor: 11/10/1986	Protocolo relativo a la cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos en la región del Gran Caribe Aprobación: Cartagena de Indias, 24/3/1983 Entrada en vigor: 11/10/1986	X						
	Protocolo relativo a las zonas y la fauna y flora silvestres especialmente protegidas del Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe Aprobación: Kingston, 18/1/1990 Entrada en vigor: 25/5/2000			X				
	Protocolo relativo a la contaminación procedente de fuentes y actividades terrestres Aprobación: Kingston, octubre de 1999 Entrada en vigor: Aún no ha entrado en vigor		X					
Convenio para la protección, la ordenación y el desarrollo del medio marino y costero de la región de África oriental Aprobación: (Nairobi, 21/6/1985) Entrada en vigor: 30/5/1996	Protocolo relativo a las zonas protegidas y la fauna y flora silvestres en la región de África oriental Aprobación: Nairobi, 21/6/1985 Entrada en vigor: 30/5/1996	X						
	Protocolo de cooperación para combatir la contaminación del mar en situaciones de emergencia en la región de África oriental Aprobación: (Nairobi, 21/6/1985) Entrada en vigor: 30/5/1996							
Convenio para la protección y el desarrollo de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico sur Aprobación: (Numea, 25/11/1986) Entrada en vigor: 22/8/1990	Protocolo sobre la cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia en la región del Pacífico sur Aprobación: (Numea, 25/11/1986) Entrada en vigor: 22/8/1990	X						
	Protocolo sobre la prevención de la contaminación de la región del Pacífico sur por vertimientos Aprobación: (Numea, 25/11/1986) Entrada en vigor: 22/8/1990							X

Convenios (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos (con fecha y lugar de aprobación y fecha de entrada en vigor)	Protocolos por tema						
		Contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas	Actividades realizadas en tierra	Zonas especialmente protegidas	Radioactividad	Movimiento transfronterizo de desechos	Exploración y explotación	Vertimiento
Convenio sobre la protección del Mar Negro contra la contaminación Aprobación: (Bucarest, 21/4/1992) Entrada en vigor: 15/1/1994	Protocolo sobre la protección del medio marino del Mar Negro contra la contaminación procedente de fuentes terrestres Aprobación: (Bucarest, 21/4/1992) Entrada en vigor: 15/1/1994		X					
	Protocolo sobre la cooperación para combatir la contaminación del medio marino del Mar Negro por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia Aprobación: (Bucarest, 21/4/1992) Entrada en vigor: 15/1/1994	X						
	Protocolo sobre la protección del medio marino del Mar Negro contra la contaminación causada por vertimientos Aprobación: (Bucarest, 21/4/1992) Entrada en vigor: 15/1/1994							X

¹ Fuente: PNUMA, Política y estrategia del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente relativa al agua (UNEP (DEC) RS 3.1.0), anexo 4, matriz 2.

Anexo VI

Pequeños Estados y territorios insulares en desarrollo*

África

1. **Cabo Verde** (Número de habitantes: 436.000 (1995); relieve: escarpado, montañoso, de origen volcánico; litoral: 965 km)
2. **Comoras** (Número de habitantes: 550.000 (1995); relieve: islas de origen volcánico; litoral: 340 km)
3. **Mauricio** (Número de habitantes: 1.127.000 (1995); relieve: pequeña llanura costera, meseta central; litoral: 177 km)
4. **Santo Tomé y Príncipe** (Número de habitantes: 140.400 (1995); relieve: de origen volcánico, montañoso; litoral: 209 km)
5. **Seychelles** (Número de habitantes: 77.400 (1997); relieve: estrecha faja costera de origen coralino llano; litoral: 491 km)

Asia y el Pacífico

1. **Bahrein**¹ (Número de habitantes: 580.400 (1996); relieve: sobre todo llanuras desérticas bajas; litoral: 161 km)
2. **Fiji** (Número de habitantes: 773.000 (1996); relieve: montañoso, de origen volcánico, atolones coralinos, litoral: 1.129 km)
3. **Islas Cook**² (Número de habitantes: 19.400 (1995); relieve: atolones coralinos de baja altura, de origen volcánico, ondulado; litoral: 120 km)
4. **Islas Marshall** (Número de habitantes: 56.000 (1995); relieve: islas coralinas de caliza y arena de poca altitud, litoral: 370 km)
5. **Islas Salomón** (Número de habitantes: 399.000 (1995); relieve: atolones coralinos de poca altitud, montañas escarpadas; litoral: 5.313 km)
6. **Kiribati** (Número de habitantes: 79.000 (1995); relieve: atolones coralinos de poca altitud; litoral: 1.143 km)
7. **Maldivas** (Número de habitantes: 245.000 (1995); relieve: llano; litoral: 644 km)
8. **Micronesia** (Número de habitantes: 123.000 (1995); relieve: atolones coralinos de poca altitud, de origen volcánico, montañosos; litoral: 6.112 km)
9. **Nauru** (Número de habitantes: 10.200 (1995); playas arenosas, arrecifes coralinos, meseta con yacimientos de fosfato; litoral: 30 km)
10. **Niue**³ (Número de habitantes: 2.300 (1994); relieve: acantilados de caliza, meseta central; litoral: 64 km)
11. **Palau** (Número de habitantes: 16.700 (1995); relieve: islas coralinas de poca altitud; isla principal montañosa; litoral: 1.519 km)
12. **Papua Nueva Guinea** (Número de habitantes: 4.295.000 (1995); relieve: tierras costeras bajas, montañas, litoral: 5.152 km)
13. **Samoa** (Número de habitantes: 165.200 (1996); estrechas llanuras costeras, montañas en el interior; litoral: 403 km)

14. **Singapur** (Número de habitantes: 2.987.000 (1995); relieve: Tierras bajas, meseta central ondulada; litoral: 193 km)
15. **Tokelau**⁴ (Número de habitantes: 1.690 (1986); relieve: atolones; litoral: 101 km)
16. **Tonga** (Número de habitantes: 105.600 (1995); relieve: formación coralina, de origen volcánico; litoral: 419 km)
17. **Tuvalu** (Número de habitantes: 10.000 (1995); relieve: atolones coralinos estrechos y bajos; litoral: 24 km)
18. **Vanuatu** (Número de habitantes: 177.400 (1997); relieve: llanuras costeras estrechas, montañas de origen volcánico; litoral: 2.528 km)

Europa

1. **Chipre** (Número de habitantes: 737.000 (1995); relieve: llanos, montañas; litoral: 648 km)
2. **Malta** (Número de habitantes: 375.000 (1995); relieve: tierras llanas y bajas, promontorios costeros; litoral: 140 km)

América Latina y el Caribe

1. **Antigua y Barbuda** (Número de habitantes: 67.500 (1995); relieve: islas coralinas y de caliza de baja altitud; litoral: 153 km)
2. **Antillas Neerlandesas**⁵ (Número de habitantes: 204.000 (1995); relieve: colinas, interior de origen volcánico; litoral: 364 km)
3. **Aruba**⁶ (Número de habitantes: 79.800 (1996); relieve: llano con pocas colinas; litoral: 68,5 km)
4. **Bahamas** (Número de habitantes: 284.000 (1996); relieve: formaciones coralinas largas y llanas; litoral: 3.542 km)
5. **Barbados** (Número de habitantes: 257.000 (1995); relieve: llano, altiplanos centrales; litoral: 97 km)
6. **Cuba** (Número de habitantes: 10.998.500 (1995); relieve: llanos ligeramente ondulados, pequeñas colinas, montañas; litoral: 5.746 km)
7. **Dominica** (Número de habitantes: 83.000 (1995); relieve: montañas escarpadas de origen volcánico; litoral: 148 km)
8. **Granada** (Número de habitantes: 94.500 (1995); relieve: de origen volcánico, montañas centrales; litoral: 121 km)
9. **Haití** (Número de habitantes: 7.325.000 (1996); litoral: 1.771 km)
10. **Islas Vírgenes de los Estados Unidos**⁷ (Número de habitantes: 97.300 (1995); relieve: ondulado, escarpado, montañoso; litoral: 188 km)
11. **Jamaica** (Número de habitantes: 2.528.000 (1996); relieve: estrechas llanuras costeras, montañas; litoral: 1.022 km)
12. **República Dominicana**⁸ (Número de habitantes: 7.823.000 (1995); relieve: altiplanos accidentados, montañas con valles; litoral: 1.288 km)

13. **Saint Kitts y Nevis** (Número de habitantes: 41.000 (1995); relieve: de origen volcánico, interior montañoso; litoral: 135 km)
14. **Santa Lucía** (Número de habitantes: 156.000 (1995); relieve: de origen volcánico, montañoso con valles anchos; litoral: 158 km)
15. **San Vicente y las Granadinas** (Número de habitantes: 118.000 (1995); relieve: de origen volcánico, montañoso; litoral: 84 km)
16. **Trinidad y Tabago** (Número de habitantes: 1.272.000 (1995); relieve: llano, ondulado, montañoso; litoral: 362 km)

Otros Estados miembros de la AOSIS: Belice, Guinea-Bissau, Guyana y Suriname.

* Datos recopilados por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas. Las cifras demográficas son estimaciones y se han redondeado. Datos tomados de Counterpart International.

¹ Estado no miembro de la Alianza de los Estados Insulares Pequeños (AOSIS)

² Estado no miembro de las Naciones Unidas.

³ Estado no miembro de las Naciones Unidas.

⁴ Territorio no autónomo administrado por Nueva Zelandia. No es miembro de la AOSIS.

⁵ Territorio no autónomo. Tiene condición de observador en la AOSIS.

⁶ Territorio no autónomo.

⁷ Territorio no autónomo. Tiene condición de observador en la AOSIS.

⁸ Estado no miembro de la AOSIS.
