



**Asamblea General**

Distr.  
GENERAL

A/51/645  
1º de noviembre de 1996  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

Quincuagésimo primer período de sesiones  
Tema 24 a) del programa

DERECHO DEL MAR

Informe del Secretario General

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCIÓN . . . . .	1 - 15	5
II. LA CONVENCIÓN Y LOS ACUERDOS DE APLICACIÓN . . . . .	16 - 23	8
A. Situación de la Convención . . . . .	16 - 18	8
B. Situación del Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención . . . . .	19 - 22	9
C. Situación del Acuerdo de 1995 sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios . . . . .	23	10
III. REUNIONES DE LOS ESTADOS PARTES DE LA CONVENCIÓN	24 - 25	10
IV. MEDIDAS ADOPTADAS POR LOS ESTADOS . . . . .	26 - 42	11
A. Límites marítimos . . . . .	26 - 27	11
B. Depósito de cartas y listas de coordenadas geográficas y cumplimiento de la obligación de la debida publicidad . . . . .	28 - 33	12
C. Legislación nacional . . . . .	34 - 40	13

ÍNDICE (continuación)

		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
1.	Nueva legislación recibida por la Secretaría . . . . .	34	13
2.	Protestas y respuestas . . . . .	35	15
3.	Examen regional . . . . .	36	15
4.	Armonización con las disposiciones de la Convención . . . . .	37 - 40	17
D.	Acceso al mar y desde el mar . . . . .	41 - 42	18
V.	MEDIDAS ADOPTADAS POR EL SECRETARIO GENERAL . . . . .	43 - 53	18
A.	Elaboración de sistemas y bases de datos sobre información . . . . .	43 - 47	18
B.	Apoyo al mecanismo de solución de controversias . . . . .	48 - 53	20
VI.	ACONTECIMIENTOS RELATIVOS A LAS INSTITUCIONES CREADAS POR LA CONVENCIÓN . . . . .	54 - 84	21
A.	Autoridad Internacional de los Fondos Marinos . . . . .	56 - 64	21
B.	Tribunal Internacional del Derecho del Mar . . . . .	65 - 76	23
1.	Elección de los miembros del Tribunal . . . . .	68 - 71	23
2.	Presupuesto del Tribunal . . . . .	72 - 74	24
3.	Otros asuntos . . . . .	75 - 76	25
C.	Comisión de Límites de la Plataforma Continental . . . . .	77 - 84	25
VII.	ACONTECIMIENTOS JURÍDICOS EN RELACIÓN CON TRATADOS E INSTRUMENTOS Y DECISIONES DE ÓRGANOS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES EN LA MATERIA . . . . .	85 - 242	27
A.	Convenios e instrumentos de la OMI . . . . .	85 - 110	27
1.	Principales acontecimientos . . . . .	85 - 91	27
2.	Cuestiones de cumplimiento, control y aplicación de las normas . . . . .	92 - 110	29
B.	Reglas relativas a la navegación . . . . .	111 - 133	34

ÍNDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
1.	Sistemas obligatorios de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques . . . . .	113 - 128 35
2.	Vías marítimas en aguas archipelágicas . . . . .	129 - 133 39
C.	Instalaciones y estructuras en el mar . . . . .	134 - 140 40
1.	Remoción y eliminación . . . . .	134 - 137 40
2.	Contaminación procedente de actividades en el mar . . . . .	138 - 140 41
D.	Objetos arqueológicos e históricos encontrados en el mar . . . . .	141 - 147 42
E.	Remoción de los pecios . . . . .	148 - 151 43
F.	Conservación y administración de los recursos marinos vivos . . . . .	152 - 186 45
1.	Órganos y acuerdos regionales sobre pesca . . . . .	154 - 171 45
2.	Otros acontecimientos . . . . .	172 - 174 50
3.	Conservación, ordenación y estudio de los mamíferos marinos . . . . .	175 - 186 51
a)	Plan Global de Acción del PNUMA y la FAO . . . . .	176 - 178 51
b)	Comisión Ballenera Internacional . . . . .	179 - 181 52
c)	Acontecimientos regionales . . . . .	184 - 186 53
G.	Acontecimientos en materia de derecho y política internacionales del medio ambiente . . . . .	187 - 242 53
1.	Examen de la aplicación del capítulo 17 del Programa 21 . . . . .	192 - 197 55
2.	Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra . . . . .	198 - 205 57
3.	Enmiendas al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias (Convenio de Londres de 1972) . . . . .	206 - 211 58

/...

ÍNDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
4.	Responsabilidad e indemnización de los daños: nuevos instrumentos . . . . .	212 - 219 60
5.	Transporte de materiales radiactivos	220 - 228 61
6.	Diversidad biológica, marina y costera	229 - 234 63
7.	Zonas protegidas . . . . .	235 - 237 65
H.	Papel de la Asamblea General en cuestiones relacionadas con los océanos y el derecho del mar . . . . .	238 - 242 66
VIII.	CONTROVERSIAS Y CONFLICTOS MARÍTIMOS . . . . .	243 - 261 67
A.	Solución de controversias . . . . .	243 - 252 67
B.	Otros acontecimientos . . . . .	253 - 261 69
IX.	DELINCUENCIA MARÍTIMA . . . . .	262 - 273 71
A.	Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas . . . . .	264 - 268 71
B.	Tráfico de indocumentados . . . . .	269 - 271 72
C.	Piratería y robo a mano armada en el mar . .	272 - 273 73
X.	APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS MARINOS NO VIVOS	274 - 285 74
XI.	CIENCIA Y TECNOLOGÍA MARINAS . . . . .	286 - 301 76
A.	Investigaciones científicas marinas . . . . .	286 - 294 76
1.	El cambio climático y los océanos	286 - 290 76
2.	Evaluaciones ambientales marinas .	291 - 294 78
B.	Tecnología marina . . . . .	295 - 301 79
XII.	COOPERACIÓN TÉCNICA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN DERECHO DEL MAR Y ASUNTOS OCEÁNICOS . . . . .	302 - 309 81
A.	Programa de becas Hamilton Shirley Amerasinghe . . . . .	302 - 304 81
B.	El Programa TRAIN-SEA-COAST . . . . .	305 - 309 81

## I. INTRODUCCIÓN

### El tema del derecho del mar en el quincuagésimo primer período de sesiones

1. Este informe es presentado a la Asamblea General en cumplimiento de la resolución 49/28, de 6 de diciembre de 1994, en que pidió al Secretario General que le presentara un informe anual sobre los acontecimientos relativos a la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como sobre otros acontecimientos relacionados con los asuntos oceánicos y el derecho del mar. De conformidad con la resolución 50/23, de 5 de diciembre de 1995, el presente informe se refiere también al cumplimiento de esa resolución.

2. En el período de sesiones en curso, la Asamblea General incluirá en el tema del derecho del mar lo ocurrido en cuanto a la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos en el ámbito del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (de acuerdo con la resolución 50/24, de 5 de diciembre de 1995); la pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva y sus efectos sobre los recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo; la pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y sus efectos en los recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo; y las capturas incidentales y los descartes en la pesca y sus efectos en el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos vivos del mundo (de acuerdo con la resolución 50/25). Los informes correspondientes del Secretario General han sido publicados con las signaturas A/51/404 y A/51/383, respectivamente. Hay que mencionar también la comunicación presentada por los Estados Unidos de América, país anfitrión de la Conferencia Intergubernamental para la adopción de un Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra (23 de octubre a 3 de noviembre de 1995) (A/51/116), que se incluye en el tema del programa relativo al derecho del mar, y la presentada por varios Estados Miembros sobre la cuestión del otorgamiento de la condición de observadora a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (A/51/231), así como la decisión de la Asamblea de incluir esta cuestión como un nuevo tema del programa.

### El informe a los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

3. Como se recordará, la Asamblea General señaló en su resolución 49/28 que el informe anual sobre el derecho del mar podría también servir de base para los informes sobre "las cuestiones de carácter general" que surgieran respecto a la Convención, que el Secretario General había de presentar con arreglo al párrafo 2 a) del artículo 319 de ésta. Según esta disposición, los informes deben ser enviados a todos los Estados Partes, a la Autoridad Internacional y a las organizaciones internacionales competentes.

4. Por consiguiente, se señala especialmente a la atención de la Asamblea General el primer "Informe presentado por el Secretario General en cumplimiento del artículo 319 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" (SPLOS/6), que ofrece, entre otras cosas, un útil resumen de las cuestiones

relativas al derecho del mar que se examinaron en el quincuagésimo período de sesiones de la Asamblea General; señala dos cuestiones institucionales importantes, como son la del examen regular y periódico de las cuestiones oceánicas y la de reforzar las consultas entre organismos para la aplicación de la Convención, y se ocupa de varias cuestiones nuevas importantes, como la protección del patrimonio cultural subacuático y la diversidad biológica marina y costera. En el presente informe se destacan importantes acontecimientos posteriores relativos a las dos categorías de cuestiones mencionadas.

5. En el mismo informe (ibíd., párrs. 48 a 55) el Secretario General formuló varias conclusiones y sugerencias, de conformidad asimismo con la petición que le hizo la Asamblea General, en el párrafo 15 b) de la parte dispositiva de la resolución 49/28, de que formulase "recomendaciones para su examen y la adopción de medidas por la Asamblea u otros foros intergubernamentales apropiados ..., con objeto de lograr una mejor comprensión de las disposiciones de la Convención y facilitar su eficaz aplicación".

#### Tendencias importantes

6. A partir de la entrada en vigor de la Convención a finales de 1994, la comunidad internacional ha dedicado preferentemente su atención al establecimiento de las instituciones creadas por la Convención y a otros aspectos institucionales, las funciones de la Asamblea General entre ellos. Ha sido además un período dedicado a consolidar la aplicación sistemática de la Convención, adaptar la elaboración de las leyes y normas internacionales a la Convención en vigor y velar por que haya una cooperación internacional continua en el marco de la Convención para ocuparse de las nuevas cuestiones.

7. El establecimiento del nuevo sistema convencional de instituciones oceánicas es una importante característica de la Convención, y el proceso, que comenzó en 1983, ya está casi terminado. El nuevo sistema de instituciones está formado por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y la Secretaría de las Naciones Unidas, en virtud de las funciones especiales que la Convención asigna al Secretario General y la función esencial y continua que la Asamblea General debe desempeñar en cuanto a la revisión permanente de la Convención en su conjunto y la supervisión de los acontecimientos importantes relativos al derecho del mar y los asuntos oceánicos. Hay que observar que la Convención no prevé conferencias periódicas entre las partes, sino la celebración de reuniones de los Estados Partes para constituir el Tribunal y la Comisión y de las reuniones posteriores que sean necesarias, por ejemplo, para realizar elecciones periódicas y para aprobar el presupuesto del Tribunal. Por lo tanto, la Reunión de los Estados Partes en la Convención puede también llegar a considerarse un elemento importante de este nuevo sistema de instituciones oceánicas.

8. Mientras que la Autoridad, el Tribunal y la Comisión se han de ocupar de zonas marítimas o de asuntos oceánicos concretos, el programa central de las Naciones Unidas sobre los océanos se centra en las cuestiones relativas a la aplicación de la Convención en general y en la vigilancia de las prácticas de los Estados y ofrece información, asesoramiento y asistencia para la aplicación uniforme y sistemática de la Convención en los distintos ámbitos que interesan y preocupan a los Estados y a las organizaciones internacionales, además de

actividades que ayudan a los Estados a aplicar la Convención de manera más eficaz y a obtener mayor provecho del nuevo orden oceánico.

9. Los hitos principales del establecimiento de las nuevas instituciones oceánicas han sido la firma en 1994 del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, y su entrada en vigor en 1996; la entrada en vigor de la Convención en 1994 en un clima propicio para asegurar su reconocimiento universal; la aprobación de la resolución 49/28 de la Asamblea General, en la que ésta afirmaba su función principal respecto de todas las cuestiones relativas a la Convención y a los asuntos oceánicos en general, así como la función que correspondía al Secretario General de conformidad con la Convención; la constitución y puesta en funcionamiento de los órganos de la Autoridad (la Asamblea y el Consejo y dos órganos subsidiarios) y su secretaría; la elección de los magistrados del Tribunal en la Reunión de los Estados Partes y el comienzo de su labor con el apoyo de su secretaría, a la que continúa prestando asistencia la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas. Además, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) han preparado listas de expertos a los efectos del arbitraje especial previsto en el Anexo VIII de la Convención y varios gobiernos han nombrado árbitros y conciliadores de conformidad con los Anexos V y VII de la Convención. Sólo falta crear la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, cuyos miembros serán elegidos en la Reunión de los Estados Partes de marzo de 1997.

10. La importancia decisiva de las instituciones del derecho del mar para la paz y seguridad internacionales, la solución pacífica de las controversias, el desarrollo sostenible de los recursos marinos y la protección del medio ambiente les ha permitido avanzar a pesar de las crecientes dificultades financieras de los gobiernos para sostener el desarrollo de las instituciones internacionales.

11. Las instituciones oceánicas, especialmente las previstas en la Convención, deberían desarrollarse teniendo en cuenta que los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto, como se dice en el preámbulo de la Convención. Esta es una labor permanente que corresponde especialmente a la Asamblea General. Como instrumento global, la Convención tiene una considerable "importancia estratégica ... como marco para la adopción de medidas nacionales, regionales y mundiales en el ámbito marino" (preámbulo de la resolución 49/28), las cuales influirán a su vez en la evolución del sistema de las instituciones oceánicas, especialmente las instituciones esenciales establecidas por la Convención.

12. La necesidad de supervisar los acontecimientos relativos al reconocimiento y aplicación de la Convención y al establecimiento de sus instituciones fue reconocida enseguida por la Asamblea General, que reservó todos los años un tema al derecho del mar desde la aprobación de la Convención en 1982 y asignó todas las funciones correspondientes a una dependencia orgánica de la Secretaría, actualmente la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Además, entre 1983 y 1994, antes de que entrara en vigor la Convención, la Asamblea General desempeñó un papel esencial al observar los acontecimientos importantes que tenían que ver con ella y fomentar el nacimiento de sus instituciones.

13. Cabe esperar que la función supervisora de la Asamblea General, subrayada en su resolución 49/28, cobre todavía mayor importancia con el reconocimiento universal de la Convención y se consolide más cuando las nuevas instituciones del derecho del mar se sumen al grupo más amplio formado por las organizaciones internacionales encargadas de determinados asuntos oceánicos, y cuya competencia en dichos asuntos ha sido confirmada y reforzada por la Convención.

14. Se observará además que la aprobación de un nuevo instrumento para fomentar y facilitar la aplicación de la Convención en relación con la conservación y ordenación de los recursos vivos marinos, concretamente el Acuerdo de 1995 sobre determinadas poblaciones de peces, también tiene repercusiones institucionales importantes en el sistema de las instituciones oceánicas, pues la Asamblea General tiene que vigilar la aplicación de este instrumento como elemento separado de su examen permanente de la aplicación de la propia Convención. Puesto que ésta contiene muchas disposiciones básicas de carácter general y estructural, es probable que se regulen otros aspectos concretos en el futuro cuando sea necesario.

15. El Secretario General desea, pues, subrayar la importancia de los debates de la Asamblea General sobre el "derecho del mar", no sólo en relación con el desarrollo del nuevo sistema convencional de instituciones oceánicas y la aplicación eficaz de la Convención en sus numerosos aspectos, sino también con la promoción de la cooperación internacional en cuestiones nuevas e importantes en el ámbito del derecho del mar y los asuntos oceánicos. Esta labor debería ir acompañada de la elección de un foro intergubernamental adecuado para el examen de las cuestiones que afecten directamente a la aplicación efectiva de la Convención, como se subrayó asimismo en el informe del Secretario General sobre el derecho del mar de 1995 (A/50/713, párrs. 7 y 8) y en su primer informe presentado en cumplimiento del artículo 319 de la Convención (SPLOS/6, párrs. 32 a 36).

## II. LA CONVENCIÓN Y LOS ACUERDOS DE APLICACIÓN

### A. Situación de la Convención

16. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. Desde el 15 de octubre de 1995 hasta el 31 de agosto de 1996, otros 25 Estados han depositado sus instrumentos de ratificación de la Convención o adhesión a ésta, con lo cual el número de Estados Partes se eleva ahora a 106<sup>1</sup>.

17. En el escaso tiempo transcurrido desde noviembre de 1994, la Convención recibió 38 instrumentos de ratificación, adhesión o sucesión. Es significativo comparar este grado de aceptación con los 12 años anteriores, en que 68 Estados consintieron en obligarse por la Convención. Muchas aceptaciones recientes pueden atribuirse directamente a la aprobación del Acuerdo de 1994 relativo a la Parte XI y a la entrada en vigor de la Convención. Casi se ha logrado el objetivo de su reconocimiento universal, y sus importantes contribuciones al desarrollo sostenido del derecho internacional de los mares y océanos se manifiestan en todas partes.



18. Las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar<sup>2</sup> se han desarrollado en dos acuerdos de aplicación:

a) El Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención<sup>3</sup>, aprobado en 1994, que debe interpretarse y aplicarse junto con ésta como un único instrumento. En caso de discrepancia entre este Acuerdo y la Parte XI de la Convención prevalecerán las disposiciones del Acuerdo. Además, después de la aprobación de éste, toda ratificación de la Convención o adhesión a ella supone también el consentimiento en obligarse por el primero, y ningún Estado o entidad podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo sin manifestar previa o simultáneamente su consentimiento en obligarse por la Convención. Tras la entrada en vigor del Acuerdo (el 28 de julio de 1996), los Estados que fueran partes en la Convención antes de aprobarse aquél deberán manifestar en forma separada su consentimiento en obligarse por el Acuerdo, depositando un instrumento de ratificación o adhesión;

b) El Acuerdo 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 migratorios<sup>4</sup>, aprobado en 1995, que es un instrumento separado de naturaleza diferente que desarrolla las disposiciones generales de la Convención en esta materia y debe interpretarse y aplicarse en el marco de la Convención y respetando ésta. No hay conexión entre este Acuerdo y la Convención en cuanto a la manifestación del consentimiento en obligarse.

B. Situación del Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención

19. Al 31 de agosto de 1996, 67 Estados habían consentido en obligarse por el Acuerdo de 1994<sup>5</sup> que, de conformidad con su artículo 6, entró en vigor el 28 de julio de 1996. Según ese artículo, el Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha en que 40 Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse, siempre que entre ellos figuren al menos siete de los Estados mencionados en el apartado a) del párrafo 1 de la resolución II de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>6</sup>, de los cuales al menos cinco deberán ser Estados desarrollados. El 28 de junio de 1996, con la ratificación de los Países Bajos, se cumplieron estos requisitos.

20. Una característica fundamental del Acuerdo es su aplicación provisional, que obedecía no sólo a la necesidad de facilitar el reconocimiento universal de la Convención, sino también a la de promover la viabilidad de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos al permitir una composición provisional. Los Estados que no eran partes en la Convención tenían también la posibilidad de aplicar el Acuerdo provisionalmente. Al entrar éste en vigor, terminó su aplicación provisional<sup>7</sup>. No obstante, los Estados y entidades que lo hubieran estado aplicando provisionalmente, y para los cuales no hubiera entrado en vigor en la fecha de la terminación, podían continuar participando como miembros provisionales de la Autoridad, una vez que hubieran notificado al depositario del Acuerdo dicha intención<sup>8</sup>. Así lo hicieron 18 Estados y la Comunidad Europea<sup>9</sup>. Cabe observar, además, que algunos Estados que habían estado aplicando el Acuerdo provisionalmente y que no habían notificado al depositario que continuarían participando en la Autoridad, siguieron siendo miembros de ésta por

su condición de Estados Partes en la Convención<sup>10</sup>. Otros 29 Estados, que no eran partes en la Convención y no habían hecho la notificación del caso al depositario, dejaron de ser miembros provisionales de la Autoridad el 28 de julio de 1996<sup>11</sup>.

21. El Acuerdo establece asimismo que la participación como miembro provisional, si continúa después de su entrada en vigor, terminará el 16 de noviembre de 1996 o en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo y de la Convención para cada miembro si ésta fuera anterior a aquélla. Faculta además al Consejo de la Autoridad para prorrogar dicha participación, a petición del Estado o la entidad interesados, más allá del 16 de noviembre de 1996, por uno o más períodos no superiores a dos años en total, a condición de que el Consejo se cerciore de que el Estado o la entidad interesados han estado intentando de buena fe llegar a ser partes en el Acuerdo y en la Convención.

22. En la continuación del segundo período de sesiones de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (5 a 16 de agosto de 1996), el Consejo decidió prorrogar la participación provisional de Bangladesh, los Estados Unidos de América, Nepal y Polonia por un período de dos años a partir del 16 de noviembre de 1996. Decidió además dar lugar a la solicitud del Canadá de que se prorrogara su participación provisional por un período de un año<sup>12</sup>. En cuanto a las prórrogas más allá del 16 de noviembre de 1996 para los otros 13 países, más la Comunidad Europea, que habían notificado al depositario su intención de continuar participando como miembros provisionales, el Consejo decidió que los Estados o entidades que solicitasen la prórroga de su participación provisional antes del siguiente período de sesiones del Consejo serían considerados miembros provisionales de la Autoridad hasta la conclusión de dicho período de sesiones en marzo de 1997<sup>13</sup>.

C. Situación del Acuerdo de 1995 sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

23. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios aprobó en 1995 el Acuerdo sobre las poblaciones de peces. El período de firma concluirá el 4 de diciembre de 1996. Al 31 de agosto de 1996 se había recibido un total de 47 firmas<sup>14</sup>. El Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha en que se haya depositado el trigésimo instrumento de ratificación o adhesión. Al 31 de agosto de 1996 habían ratificado el Acuerdo los Estados Unidos de América, Santa Lucía y Tonga.

III. REUNIONES DE LOS ESTADOS PARTES DE LA CONVENCIÓN

24. Las Reuniones de los Estados Partes de la Convención, convocadas por el Secretario General de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención<sup>15</sup>, se han ocupado principalmente de las elecciones al Tribunal Internacional del Derecho del Mar y del presupuesto del Tribunal, así como del establecimiento de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental<sup>16</sup>. Las Reuniones cuarta y quinta se celebraron en Nueva York del 4 al 8 de marzo y

del 24 de julio al 2 de agosto de 1996, respectivamente. Los informes de esas Reuniones figuran en los documentos SPLOS/8 y SPLOS/14.

25. La sexta y la séptima reuniones de los Estados Partes de la Convención se celebraron en Nueva York del 10 al 14 de marzo de 1997 y del 19 al 23 de marzo de 1997, respectivamente. La sexta Reunión se dedicará principalmente a la elección de los 21 miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y la séptima al presupuesto del Tribunal.

#### IV. MEDIDAS ADOPTADAS POR LOS ESTADOS

##### A. Límites marítimos

26. Con arreglo a la información en poder de la Secretaría al 31 de agosto de 1996, 146 Estados ribereños reivindicaban diversas zonas marítimas<sup>17</sup>, cuyos límites exteriores son los que figuran a continuación. Del total de 151 Estados ribereños, cinco carecen al parecer de la legislación correspondiente (Bosnia y Herzegovina, Eritrea, Eslovenia, Georgia y la República Federativa de Yugoslavia).

	<u>Número de Estados</u>
<u>Mar territorial</u>	
12 millas <sup>18</sup>	122
Menos de 12 millas	8
Más de 12 millas	15
(200 millas)	10
(20 a 50 millas)	5
<u>Zona contigua</u>	
24 millas	50
Menos de 24 millas	6
Más de 24 millas	1
<u>Zona económica exclusiva</u>	
200 millas	90
Hasta una línea de delimitación, hasta límites determinados por coordenadas o sin límites	10
(13 Estados reivindican una zona de pesca de más de 200 millas y cuatro Estados una de menos de 200 millas)	19
<u>Plataforma continental</u>	
Isóbata de 200 metros más criterios de explotabilidad	35
Borde exterior del margen continental o 200 millas	28
200 millas	7
Otros	13

/...

27. Además, un total de 17 Estados ha reivindicado la condición de archipiélago, aunque no todos ellos han especificado las líneas de base archipelágicas<sup>19</sup>. Recientemente las Bahamas promulgaron legislación en la que se reivindicaba esa condición y se establecían las líneas de base; y Jamaica está tramitando la formulación de legislación archipelágica.

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

28. 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, el Estado ribereño que sea parte en la Convención dará la "debida publicidad" a las cartas o listas de coordenadas geográficas de las líneas de base y los límites exteriores de sus diversas zonas y depositará un ejemplar de cada una de esas cartas o listas en poder del Secretario General. Asimismo, de conformidad con el párrafo 9 del artículo 76, el Estado ribereño depositará en poder del Secretario General cartas e información pertinente, incluidos datos geodésicos, que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental. El Secretario General les dará la "debida publicidad".

29. Con objeto de desempeñar las funciones encomendadas al Secretario General de conformidad con la Convención y atender la solicitud formulada por la Asamblea General en el párrafo 15 de su resolución 49/28 y en el párrafo 9 de su resolución 50/23, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos, en su calidad de dependencia sustantiva de la Secretaría con responsabilidad al respecto, ha establecido instalaciones para la custodia de las cartas y listas de coordenadas geográficas que se depositen. Además, la División ha adoptado un sistema para registrarlas y darles publicidad: un "registro de datos" computarizado de carácter interno, en el que se resume la información que figura en las cartas entregadas; además, para garantizar la publicidad, la División informa a los Estados Partes del depósito de las cartas y coordenadas geográficas mediante una "notificación de zona marítima". Esa información también se reproduce en la Law of the Sea Information Circular (LOSIC). Se trata de una nueva publicación periódica, en la que, además de figurar información pertinente sobre la aplicación de la Convención, se tienen en cuenta las necesidades particulares de los Estados que no son aún partes. Hasta el momento se ha publicado un total de cuatro circulares LOSIC.

30. Al 31 de agosto de 1996 habían depositado cartas y listas de coordenadas geográficas en poder del Secretario General los Estados Partes siguientes: Alemania, la Argentina, China, Chipre, Finlandia, Italia y Noruega<sup>20</sup>.

31. La División también ha procurado prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de otras obligaciones de la "debida publicidad" establecidas en la Convención en relación con legislación y con las cartas. Esas obligaciones se refieren a la navegación: todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños en relación con el paso inocente por el mar territorial; todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños de estrechos en relación con el paso en tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional; y la designación de vías marítimas y el establecimiento y

sustitución de dispositivos de separación del tráfico, en el mar territorial y en sus estrechos, así como la designación de vías aéreas y de rutas aéreas a través de aguas archipelágicas y el establecimiento y sustitución de dispositivos de separación del tráfico.

32. A este respecto, la División ha publicado varias comunicaciones: la nota verbal MZ/SP/1 relativa al depósito de cartas, listas de coordenadas geográficas y datos geodésicos (artículos 16(2), 47(9), 75(2), 76(9) y 84(2)); las notas verbales TS/IP/SP/1 y SIN/TP/SP/1 sobre las leyes y reglamentos relativos al mar territorial y los estrechos (artículos 21(3) y 42(3)); y la nota verbal SLTSS/SP/1 sobre la designación, el establecimiento y la sustitución de vías marítimas, dispositivos de separación del tráfico y rutas aéreas (artículo 22(4), 41(6) y 53(7) y (10)).

33. Al 31 de agosto de 1996, había presentado la información pertinente a los Estados Partes siguientes: Alemania (una vía marítima y un dispositivo de separación del tráfico)<sup>21</sup>, la Argentina (leyes y reglamentos en relación con los estrechos), Australia (una vía marítima y un dispositivo de separación del tráfico), Islas Marshall (una vía marítima y una ruta aérea a través de aguas archipelágicas), Italia (leyes y reglamentos en relación con el mar territorial y los estrechos), Namibia (una vía marítima y un dispositivo de separación del tráfico en el mar territorial) y Omán (una vía marítima en un estrecho).

### C. Legislación nacional

#### 1. Nueva legislación recibida por la Secretaría

34. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar ha recibido nueva legislación de las Bahamas, China, la Federación de Rusia, Jamaica, Nueva Zelandia y la República de Sudáfrica<sup>22</sup>.

a) Bahamas. La Ley de Aguas Archipelágicas y Jurisdicción Marítima de las Bahamas, de 1993, que entró en vigor el 4 de enero de 1996, abarca las aguas archipelágicas, las aguas interiores, el mar territorial, el paso inocente y la zona económica exclusiva. En esa ley se establecen las líneas de base archipelágicas y de otra índole, se amplía el límite exterior del mar territorial de 6 a 12 millas y se establece una zona económica exclusiva de 200 millas; se dispone la utilización, hasta que se celebren negociaciones, de la línea media que separa el mar territorial de las Bahamas del mar territorial de otro Estado; y se dispone la designación de vías marítimas archipelágicas y el establecimiento de dispositivos de separación del tráfico. Además, en la Ley figura una definición del derecho de paso inocente y se faculta a los agentes de la autoridad a detener, abordar, registrar y apresar a buques extranjeros cuando medie la autorización pertinente<sup>23</sup>.

b) China. El 15 de mayo de 1996 China publicó una declaración relativa al establecimiento de bases de línea rectas para medir la anchura del mar territorial<sup>24</sup>. En la declaración se consignan parte de las líneas de base del mar territorial de China adyacente al territorio continental y las líneas de base del mar territorial adyacente a las islas Xisha. Además es preciso destacar que, en la declaración que formuló al ratificar la Convención, China

reivindicó sus derechos soberanos y su jurisdicción sobre una zona económica exclusiva de 200 millas y la plataforma continental<sup>25</sup>. Filipinas y Viet Nam han impugnado la declaración (véase párrafo 35 a)).

c) Jamaica. En el reglamento de la Ley de la Zona Económica Exclusiva (líneas de base) de Jamaica, promulgado el 12 de octubre de 1992, se establecen cartas con coordenadas geográficas para definir los puntos de base sobre los que han de trazarse las líneas de base archipelágicas rectas que circundan a la isla de Jamaica y a los cayos Pedro y Morant<sup>26</sup>.

d) Nueva Zelandia. Nueva Zelandia ha establecido una zona contigua de 24 millas, de conformidad con la Convención. Ello se realizó el 26 de julio de 1996 en virtud de una ley por la que se reformaba la Ley del Mar Territorial y de la Zona Económica Exclusiva, de 1977. Además, en esa normativa, que entró en vigor el 1º de agosto de 1996, se consideran nuevas circunstancias para el trazado de las líneas de base rectas desde la que había de medirse la anchura del mar territorial<sup>27</sup>.

e) Sudáfrica. En 1994 Sudáfrica promulgó la Ley de Zona Marítima, que derogaba la Ley de Aguas Territoriales de 1963, la Ley de Aguas Territoriales (Transkei) de 1978 y la Ley de Aguas Territoriales (Ciskei), de 1986<sup>28</sup>. La Ley, que entró en vigor el 11 de noviembre de 1978, incluye 16 secciones y 3 anexos en los que, entre otras cosas, se consignan las coordenadas de las líneas de base directas (anexo 2) y los límites de la plataforma continental (anexo 3). La Ley se aplica también a las islas del Príncipe Eduardo, ubicadas alrededor de 700 millas náuticas al sudeste de Sudáfrica, en el Océano Índico. En la Ley se establece una zona contigua en la que Sudáfrica puede ejercer su jurisdicción en relación con los daños causados al medio ambiente. Es de destacar que en la ley se establece una nueva zona marítima, una "zona marítima cultural", que abarca desde los límites exteriores del mar territorial a los límites exteriores de la zona contigua, con la indicación de que se aplican los "mismos derechos y facultades que tiene [Sudáfrica] respecto de las aguas territoriales" a los objetos arqueológicos e históricos de esa nueva zona. La nueva normativa constituye un paso importante en relación con la aplicación de las disposiciones permanentes de la Convención (artículos 33 y 303) y con el reciente examen, a nivel internacional, de la posible necesidad de establecer un régimen jurídico más detallado para regular la protección de esos objetos (véanse también los párrafos 142 a 147).

f) Federación de Rusia. El 25 de octubre de 1995 la Federación de Rusia aprobó una importante ley general, la Ley Federal de la Plataforma Continental de la Federación de Rusia<sup>29</sup>. En ella se definen la plataforma continental y el margen continental como la prolongación de la masa continental de la Federación de Rusia, integrada por el hecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión. El borde exterior de la plataforma abarca hasta 200 millas o, si se extiende más lejos, hasta una distancia determinada de conformidad con el derecho internacional. En esa normativa se establecen una jurisdicción exclusiva y procedimientos respecto de la exploración y explotación de la plataforma continental y la construcción y el aprovechamiento de islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluida la zona de seguridad. Además, se establece la jurisdicción de la Federación de Rusia respecto del tendido y utilización de los cables y tuberías submarinos, la realización de investigaciones científicas marinas y la protección y conservación de los

minerales y los recursos naturales. Por otra parte, en la nueva Ley Federal se regulan los vertimientos en el mar; las licencias, los cánones y los pagos en relación con las capturas; la puesta en práctica; y la solución de controversias.

## 2. Protestas y respuestas

35. El Secretario General ha recibido recientemente comunicaciones respecto de la legislación siguiente:

a) China. Filipinas y Viet Nam han formulado declaraciones de protestas contra la reciente declaración de China que se indica supra. El 17 de mayo de 1996 Filipinas manifestó que consideraba "sumamente preocupante" la comunicación de China respecto de las líneas de base en torno a las islas Paracel y las líneas de base del mar adyacente al territorio continental de China. El 6 de junio de 1996 Viet Nam manifestó que el establecimiento por parte de China de líneas de base territoriales en torno al Archipiélago Hoang Sa (Islas Paracel) constituía una "grave violación" de la soberanía vietnamita del archipiélago. Además, Viet Nam reafirmó su soberanía respecto del Archipiélago Truong Sa (Islas Spratly). En la protesta se destacaba que el trazado de las líneas de base que había establecido China no se ajustaba a los artículos 7 y 38 de la Convención;

b) Irán (República Islámica del). En nombre de la Unión Europea, Alemania formuló una propuesta en relación con la Ley de Zonas Marinas de la República Islámica del Irán en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán, del 2 de mayo de 1993<sup>30</sup>. El 13 de marzo de 1996, en respuesta a esa protesta, la República Islámica del Irán emitió una comunicación en la que, entre otras cosas, manifestaba que no consideraba que todas las disposiciones de la Convención tuviesen carácter consuetudinario y que, por ser disposiciones contractuales, solamente eran vinculantes para los Estados Partes<sup>31</sup>. La Ley iraní fue objeto de la formulación de sendas protestas por parte de la Arabia Saudita, el 25 de julio de 1996 (A/50/1028), los Emiratos Árabes Unidos, el 26 de agosto de 1996 (A/50/1033), Kuwait, el 26 de agosto de 1996 (A/50/1029), y Qatar, el 4 de septiembre de 1996 (A/50/1034). La Arabia Saudita declaró que no reconocía ni admitía los poderes, competencias o prácticas iniciadas o llevadas a cabo de conformidad con esa Ley y que se oponía a las disposiciones que violaban el derecho y la práctica internacionales, en particular las relativas a la navegación internacional. En consecuencia, no reconocía ningún obstáculo ni gravamen que afectasen a la navegación internacional en el Golfo y en el Mar de Omán, incluido el tránsito por el Estrecho de Ormuz. Kuwait declaró que no se consideraba obligado a respetar las disposiciones de la Ley iraní que fuesen incompatibles con las normas internacionales del derecho del mar y, en particular, con la Convención sobre el Derecho del Mar de 1992.

## 3. Examen regional

36. A continuación se examinan los cambios de la situación de la Convención y los acontecimientos legislativos principales del año, por región:

a) África. La situación no ha cambiado mucho desde el último informe (A/50/713, párr. 31). Únicamente dos Estados africanos, a saber, Argelia y Mauritania<sup>32</sup>, han ratificado la Convención, en tanto que lo han hecho 9 Estados de Asia<sup>33</sup> y 11 Estados de Europa y América del Norte<sup>34</sup>. Habida cuenta de que la Convención ha sido ratificada por 32 Estados de África, este es el continente que cuenta con el mayor número de ratificaciones y con el más elevado porcentaje de Estados Partes, a saber, el 60,3%. En su segunda declaración, formulada con motivo de la ratificación, Argelia reiteró los requisitos de su normativa de 1963 y 1972, en el sentido de que debía de contarse con autorización previa para el tránsito de buques de guerra por su mar territorial<sup>35</sup>. Es de destacar que en la Convención se dispone que todos los buques, incluidos los buques de guerra, tendrán derecho al paso inocente por el mar territorial; además, se dispone que los Estados ribereños no pondrán dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con la Convención (artículo 24);

b) Asia y el Pacífico. Tres Estados Partes en la Convención, China, el Japón y Nueva Zelanda, han modificado su legislación para ajustarla a la Convención. Tras establecer su zona contigua, definir de nuevo su plataforma continental y declarar una zona económica exclusiva, el Japón ha modificado considerablemente su legislación para incluir las disposiciones pertinentes de la Convención. La Dieta del Japón aprobó ocho disposiciones legislativas que resultaban esenciales para poner en práctica la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, de 1994;

c) América Latina y el Caribe. Hay tres nuevos Estados en los que la Convención tiene fuerza obligatoria (la Argentina, Haití y Panamá), con lo que el número de Estados Partes en esa región es de 23, de un total de 33. De los 13 Estados insulares del Caribe, únicamente la República Dominicana sigue reivindicando un mar territorial de 3 millas. Las Bahamas, que tenían un mar territorial de 6 millas lo han ampliado a 12. De los 18 Estados de Centroamérica y América del Sur, Panamá y los otros 4 Estados que aún no son partes en la Convención, a saber, el Ecuador, El Salvador, Nicaragua y el Perú, siguen reivindicando un mar territorial de 200 millas. En la declaración que formuló al ratificar la Convención, Panamá reafirmó su soberanía exclusiva sobre la "bahía histórica de Panamá"<sup>36</sup>. En la Convención no se reconocen expresamente las "bahías (o títulos) históricos", aunque aparecen brevemente mencionados en el párrafo 6 de su artículo 10 en relación con las líneas de base rectas y en el apartado i) del inciso a) del párrafo 1 del artículo 298, en relación con las excepciones a la aplicación de los procedimientos obligatorios de los que dimanen fallos vinculantes. Otros países, como la Argentina, el Brasil y Chile, han reducido la anchura de su mar territorial a 12 millas. El Uruguay, en su calidad de Estado parte en la Convención, ha formulado reivindicaciones ajustándose a lo que se autoriza en la Convención;

d) Europa y América del Norte. Es esta la región en la que más ha aumentado el número de ratificaciones de la Convención y de adhesiones a ella. Once Estados, de los que cinco son miembros de la Unión Europea, han depositado sus instrumentos de ratificación de la Convención o de adhesión a ella<sup>37</sup>. En las declaraciones que formularon con motivo de la ratificación, Finlandia y Suecia reafirmaron que las excepciones al paso al régimen del paso en tránsito por los estrechos que se prevén en el párrafo c) del artículo 35 de la Convención son



aplicables al estrecho existente entre ambos países, dado que en ese estrecho el paso se regula en parte por una convención internacional en vigor de larga data<sup>38</sup>.

#### 4. Armonización con las disposiciones de la Convención

37. Cabe recordar que aproximadamente la mitad de los instrumentos legislativos pertinentes fue adoptada por los Estados ribereños entre 1974 y 1979, época esta en que no se habían ultimado todos los compromisos en el marco de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Gran parte de esa legislación no se ajusta a la versión definitiva de la Convención. Es de destacar asimismo que el ritmo al que los Estados están adoptando o modificando su legislación no está en consonancia con el reciente y acelerado aumento del número de Estados Partes en la Convención.

38. La Asamblea General, en sus resoluciones relativas al derecho del mar, ha pedido reiteradamente a los Estados que armonicen su legislación nacional con las disposiciones de la Convención y que velen por la aplicación coherente de esas disposiciones (por ejemplo, la resolución 50/23, párr. 2). Uno de los ámbitos en que parece que están aumentando las disparidades es la legislación relativa a la plataforma continental: de los 35 Estados que siguen reivindicando una plataforma sobre la base de los criterios establecidos en la Convención sobre la plataforma continental de 1958 (200 metros de anchura y posibilidades de explotación), 21 de ellos son Estados Partes en la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982<sup>39</sup>. Esos Estados continúan formulando reivindicaciones que son contrarias al artículo 76 de la Convención y al artículo 1, en el que se define el concepto de zona internacional de los fondos marinos. También son incompatibles con la Convención las reivindicaciones de un mar territorial de una anchura de más de 12 millas, formuladas por 15 Estados<sup>40</sup>.

39. Entre las cuestiones que exigen una mayor armonización con la Convención figuran el carácter de la "jurisdicción" en la zona económica exclusiva que se prevé en el artículo 56 con respecto a la zona a la investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino y las instalaciones y estructuras costa afuera. En esa disposición no se prevé una "jurisdicción exclusiva" en dichos ámbitos, a pesar de que así se establece en numerosos instrumentos legislativos, particularmente por lo que respecta a la investigación científica marina<sup>41</sup>. Todos esos instrumentos legislativos han de ser examinados y adaptados a las disposiciones de la Convención, particularmente en el caso de los Estados que son parte en ella.

40. Con objeto de mantener una base de datos precisa y actualizada de la legislación nacional relativa al derecho del mar y cuestiones conexas, el Secretario General, en cumplimiento de las resoluciones 49/28 y 50/23 de la Asamblea General ha distribuido a todos los Estados una nota verbal en la que se pide que le informen sobre su correspondiente legislación nacional. Hasta el momento se han recibido respuestas de Australia, las Bahamas, Bélgica, los Emiratos Árabes Unidos, Nueva Zelandia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Tailandia y Túnez. Es esencial que esa información se transmita a la División, para que ésta pueda continuar siguiendo de cerca la aplicación de la Convención por los Estados y distinguir cuáles son las tendencias actuales de la práctica de los Estados.

D. Acceso al mar y desde el mar

41. Por lo que respecta a la interpretación de la parte X de la Convención, relativa al derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y la libertad de tránsito, cabe mencionar las declaraciones que formularon Alemania y la República Checa, el 14 de octubre de 1994 y el 21 de junio de 1996, respectivamente, al adherirse a la Convención y ratificarla<sup>42</sup>. En su declaración, Alemania manifiesta que el tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito no debe interferir con la soberanía de esos Estados y que los derechos y facilidades estipulados en la parte X no deben menoscabar en forma alguna la soberanía y los intereses legítimos de los Estados de tránsito. Además, según Alemania, el contenido preciso de la libertad de tránsito se ha de acordar en cada caso entre el Estado de tránsito y el Estado sin litoral interesado y que, a falta de ese acuerdo con respecto a las condiciones y modalidades del ejercicio del derecho de acceso, el acceso de personas y mercancías en tránsito a través del territorio de la República Federal de Alemania se regula exclusivamente por el derecho nacional, en particular en lo que concierne a los medios y formas de transporte y a la utilización de la infraestructura del tráfico. Por su parte, la República Checa manifestó que la declaración de Alemania no podía interpretarse en el sentido de que la República Checa contravenía las disposiciones de la parte X de la Convención.

42. Asimismo ha de destacarse la reafirmación por la Asamblea General, en su resolución 50/97, de 20 de diciembre de 1995, el derecho de acceso al mar y desde el mar de los países en desarrollo sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con el derecho internacional. En esa misma resolución, la Asamblea acogió especialmente con beneplácito la entrada en vigor de la Convención.

V. MEDIDAS ADOPTADAS POR EL SECRETARIO GENERAL

A. Elaboración de sistemas y bases de datos sobre información

43. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho de Mar ha continuado actualizando y perfeccionando el sistema de información computadorizado sobre legislación nacional referente al derecho del mar. El sistema contiene actualmente leyes que 144 Estados han ido remitiendo a las Naciones Unidas y se actualiza constantemente sobre la base de la documentación que presentan los Estados. El sistema se seguirá ampliando, habida cuenta del número cada vez mayor de Estados que pasan a ser partes en la Convención y que están procediendo a adaptar su legislación a las disposiciones de la Convención. El perfeccionamiento del sistema ha permitido fortalecer la capacidad de la División de mantenerse al corriente sobre la práctica de los Estados. Los datos del sistema resultan útiles para prestar asistencia a los Estados, particularmente en la etapa preparatoria de su proceso legislativo. El sistema está en pleno funcionamiento y la División puede responder a las diversas solicitudes que formulan los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas.

44. En virtud de la petición de la Asamblea General contenida en la resolución 49/28 de que se elaborara "un sistema centralizado con bases de datos integradas

para proporcionar informaciones y asesoramiento coordinados sobre, entre otras cosas, la legislación y la política marina", la División ha consultado a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas con más interés, empezando por la FAO y la OMI. La División y la FAO han llegado ya a un acuerdo sobre el tratamiento de los datos y la información computadorizados que se transmiten electrónicamente desde las bases de datos de la FAO en relación con la legislación nacional sobre pesca y los acuerdos concertados en ese ámbito.

45. Para difundir más amplia y rápidamente información general sobre el derecho del mar, la División lleva más de 18 meses utilizando el sistema Gopher de las Naciones Unidas, que forma parte de la Internet. En su dirección electrónica - gopher://gopher.un.org:70/11/LOS -, la opción "Law of the sea" permite que los usuarios de la Internet tengan acceso a numerosos documentos, incluidos los textos íntegros de la Convención, del Acuerdo de 1994 sobre la Parte XI y del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces, junto con información sobre su situación actual. También se puede consultar información sobre la Reunión de los Estados Partes, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y consultar muchos otros documentos y comunicados de prensa. Teniendo en cuenta las estadísticas de acceso (alrededor de 1.000 preguntas a la semana), cabe llegar a la conclusión de que la opción del derecho del mar que figura en el sitio de las Naciones Unidas ha pasado a ser una fuente conveniente y fidedigna para las Misiones Permanentes ante las Naciones Unidas, los diversos departamentos de la Administración, las universidades, las organizaciones no gubernamentales y el público interesado.

46. La División está a punto de establecer su propia página de presentación dentro de la página de presentación de las Naciones Unidas. La página de presentación, que está ubicada en

<http://www.un.org/Depts/los>

tendrá un contenido similar al del sistema Gopher, si bien tendrá un carácter más gráfico e "interactivo". Ello constituirá una opción más atractiva para los usuarios avanzados, al tiempo que permitirá la utilización de la opción de búsqueda del servidor de las Naciones Unidas con objeto de acelerar el acceso a información concreta y obtener datos en función de las necesidades de cada usuario.

47. Aunque sus actividades se centran en la esfera de las políticas y el derecho marinos, incluida la legislación nacional, la División, en su calidad de socio copatrocinador, continúa prestando apoyo para el mantenimiento y el desarrollo de Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA), que es un servicio de información bibliográfica internacional. En su calidad de centro de datos del ASFA, la División se mantiene informada sobre los documentos y publicaciones relacionados con el derecho del mar y otras actividades conexas, incluidas la tecnología oceánica, las políticas y los recursos no vivos, a partir de los cuales se preparan compendios, datos bibliográficos y voces para índices a los efectos de su inclusión en la base de datos computadorizados del ASFA, así como CD-ROMS y los correspondientes boletines mensuales del ASFA.

B. Apoyo al mecanismo de solución de controversias

48. Como parte de sus mecanismos de solución de controversias, la Convención prevé procedimientos de conciliación, arbitraje y "arbitraje especial".

49. El tribunal arbitral está integrado por cinco miembros que pueden ser escogidos de una lista de árbitros establecida y mantenida por el Secretario General de las Naciones Unidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del anexo VII. Al 31 de agosto de 1996 los Estados Partes indicados habían designado a las siguientes personas: Renate Platzöder (Alemania); M. S. Aziz, P. C., S. Sivarasan, P. C., C. F. Amerasinghe y A. R. Perera (Sri Lanka); Sayed Shawgi Hussain y Ahmed Elmufti (Sudán).

50. La comisión de conciliación está integrada por cinco conciliadores elegidos de una lista establecida y mantenida por el Secretario General de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del anexo V. Al 31 de agosto de 1996 únicamente un Estado parte, el Sudán, había presentado al Dr. Abd ElRahman Elkhalifa y Sayed Eltahir Hamdalla para que formaran parte de la lista.

51. Por lo que respecta al arbitraje especial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del anexo VIII, las siguientes organizaciones internacionales han de elaborar listas de expertos en sus ámbitos de especialización y enviar una copia de las listas al Secretario General de las Naciones Unidas; en el ámbito de las pesquerías, la FAO; respecto de la protección y preservación del medio marino, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA); respecto de la investigación científica marina, la COI; respecto de la navegación, incluida la contaminación procedente de buques y de vertimientos, la OMI; o, según el caso, por el órgano subsidiario correspondiente en el que la organización, el programa o la comisión de que se trate haya delegado esa función.

52. El Secretario General ha recibido listas de la FAO y la OMI, así como una lista actualizada de la COI. El PNUMA aún no ha enviado su lista. En las listas que mantienen la OMI, la FAO y la COI figuran expertos de los siguientes países<sup>43</sup>:

a) Lista de la OMI. Bahrein, Bolivia, Camerún, Egipto, Eslovenia, Fiji, Grecia, Guinea, Islas Cook, Italia, México, Nigeria, Samoa, Sierra Leona, Singapur, Togo y Uganda;

b) Lista de la FAO. Bahrein, Chipre, Egipto, Iraq y Uruguay;

c) Lista de la COI. Argentina, Brasil, Bulgaria, Camerún, China, Cuba, Finlandia, Georgia, India, Iraq, Italia, Jordania, Kuwait, Líbano, Mauricio, Nigeria, Santa Lucía, Senegal, Sudán, Túnez y Ucrania<sup>44</sup>.

53. Pueden solicitarse los nombres de los expertos a las secretarías de la OMI, la FAO y la COI, así como a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar.

VI. ACONTECIMIENTOS RELATIVOS A LAS INSTITUCIONES CREADAS  
POR LA CONVENCIÓN

54. Como recordarán los Estados Miembros, en la Convención se establecen vínculos concretos entre las instituciones que se prevean en ella: entre la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar en lo que se refiere a las controversias respecto de los fondos marinos; y entre la Autoridad, el Secretario General de las Naciones Unidas y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental por lo que respecta a la delimitación de las zonas nacionales e internacionales de los fondos marinos. Los vínculos entre esas instituciones y el papel preponderante de la Asamblea General respecto de la aplicación de la Convención se ponen de manifiesto en la decisión de la Asamblea de la Autoridad de solicitar su reconocimiento como observador en la Asamblea General y en el examen realizado por la Reunión de los Estados Partes acerca de la necesidad de que el Tribunal informe a la Asamblea General. Esos vínculos tendrán que tenerse plenamente en cuenta en los acuerdos sobre relaciones que se concierten entre la Autoridad y las Naciones Unidas y entre el Tribunal y las Naciones Unidas.

55. De conformidad con sus actividades programadas, las resoluciones pertinentes de la Asamblea General y las decisiones de la Reunión de los Estados Partes, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar han continuado prestando apoyo a las nuevas instituciones establecidas en el marco de la Convención.

A. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

56. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, establecida en virtud de la Convención y con sede en Kingston (Jamaica), es la organización por cuyo conducto los Estados Partes organizan y controlan las actividades de exploración y explotación de los recursos del derecho del mar, el fondo oceánico y su subsuelo situados fuera de los límites de la jurisdicción nacional (la Zona), particularmente con miras a administrar los recursos minerales. Son miembros de la Autoridad los Estados Partes en la Convención y los Estados que no son partes y que hayan accedido a aplicar provisionalmente el Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la parte XI de la Convención (véanse los párrafos 19 a 22).

57. El período de sesiones en curso ha sido particularmente importante para esta nueva organización internacional: se han establecido los principales órganos de la Autoridad - la Asamblea, el Consejo, integrado por 36 miembros, y la secretaría - así como los correspondientes órganos subsidiarios de expertos, al tiempo que se han iniciado los trabajos de organización necesarios para que la Autoridad asuma las funciones sustantivas que le encomienda la parte XI de la Convención y el Acuerdo de 1994.

58. La Asamblea de Autoridad celebró su primer período de sesiones, dividido en tres partes: del 16 al 18 de noviembre de 1994, del 27 de febrero al 17 de marzo de 1995 y del 7 al 18 de agosto de 1995. Su segundo período de sesiones se dividió en dos partes: del 11 al 22 de marzo de 1996 y del 5 al 16 de agosto de 1996. La Asamblea, el Consejo y los órganos subsidiarios se reunirán del 17 al 28 de marzo y del 18 al 29 de agosto de 1997.

59. Los miembros del Consejo, elegidos por la Asamblea en su segundo período de sesiones, se integran en cuatro grupos que representan a cuatro tipos de intereses especiales, así como un quinto grupo que se ajusta al principio de la distribución geográfica equitativa. Los cuatro grupos de intereses especiales son los consumidores e importadores de los minerales que se podrían extraer de los fondos marinos (4 escaños); los inversionistas en minería de los fondos marinos (4 escaños); los productores y exportadores de esos minerales extraídos de fuentes terrestres (4 escaños); y los estados en desarrollo que representan intereses especiales (6 escaños); se asignaron otros 18 escaños para ajustarse a las exigencias del equilibrio geográfico equitativo en la representación de los cinco grupos regionales<sup>45</sup>.

60. Esa compleja composición del Consejo y la aplicación de múltiples criterios previamente acordados ha dado lugar a graves problemas. Antes de que pueda arbitrarse una solución definitiva que se ajuste a las necesidades respecto de los cuatro grupos de intereses especiales y el equilibrio geográfico general, han de tenerse en cuenta numerosos elementos sumamente controvertidos. Se propusieron muchas posibles variantes para la aplicación del criterio encaminado a "lograr una distribución geográfica equitativa de los escaños en la totalidad del Consejo"<sup>46</sup>. Hasta el último momento, el total de escaños solicitados por los cinco grupos regionales siguió manteniéndose en 37, número que superaba en uno a la composición establecida en la Convención. Por último, se arbitró un sistema especial consistente en establecer un "escaño flotante", conjugado con el principio de la "distribución de la carga", en cuya virtud cada región cedería uno de sus escaños cada año, salvo el Grupo de Europa Oriental, que tenía tres escaños. Esta medida se aplicará durante un período inicial de cuatro años.

61. Además, durante el segundo período de sesiones, la Asamblea eligió Secretario General de la Autoridad al Sr. Satya N. Nandan (Fiji). Han tomado posesión de sus cargos el Secretario General y un reducido número de funcionarios.

62. Durante la continuación del segundo período de sesiones, se constituyeron un Comité de Finanzas integrado por 15 miembros, y una Comisión Jurídica y Técnica integrada por 22 miembros. El Comité de Finanzas examinó el proyecto de presupuesto de la Autoridad presentado por su Secretario General y, teniendo en cuenta las recomendaciones del Comité, que el Consejo hizo suyas, la Asamblea aprobó el presupuesto de la Autoridad para 1997. El presupuesto asciende a 4,1 millones de dólares, lo que incluye los costos de 30 puestos (15 puestos del cuadro orgánico y categoría superiores y 15 puestos del cuadro de servicios generales)<sup>47</sup>. En el presupuesto para 1997 se tiene en cuenta la necesidad de poner en marcha el programa de trabajo sustantivo de la Autoridad después de que estén ultimadas las cuestiones iniciales de organización<sup>48</sup>.

63. Cabe recordar que, de conformidad con el párrafo 14 de la sección 1 del anexo del Acuerdo sobre la Parte XI, las necesidades presupuestarias de la Autoridad para 1997 se sufragarán con cargo al presupuesto ordinario de las Naciones Unidas. En consecuencia, el Secretario General ha presentado a las Naciones Unidas el presupuesto de la Autoridad para 1997, aprobado por su Asamblea<sup>49</sup>.

64. La Asamblea y el Consejo de la Autoridad han planteado también varias cuestiones de organización y se han adoptado decisiones en relación con la

prórroga de la calidad de miembro provisional de los Estados que aún no han ratificado la Convención y el Acuerdo ni se han adherido a ellos; la ultimación de Acuerdo relativo a la sede con el Gobierno de Jamaica y el acuerdo de relaciones con las Naciones Unidas; y la solicitud presentada por la Autoridad de acceder a la calidad de observador en las Naciones Unidas<sup>50</sup>. Sobre esta última cuestión, varios Estados Miembros han presentado una propuesta a la Asamblea General en relación con la condición de observador de la Autoridad (A/51/231). También se han examinado algunos acuerdos relativos al personal como, por ejemplo, la participación en la Caja Común de Pensiones de las Naciones Unidas<sup>51</sup>.

## B. Tribunal Internacional del Derecho del Mar

65. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar ha quedado constituido tras la elección de sus 21 miembros y los Estados Partes han aprobado su presupuesto inicial. Los miembros del Tribunal celebraron su primer período de sesiones del 1º al 30 de octubre de 1996 y prestaron juramento en la sesión inaugural que tuvo lugar el 18 de octubre en su sede en Hamburgo (Alemania).

66. De conformidad con una decisión de la Reunión de los Estados Partes, el Asesor Jurídico ha designado a un funcionario de la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar para que se encargue de la Secretaría a partir del 1º de agosto de 1996 y hasta la fecha en que el Tribunal nombre un secretario. Los preparativos están avanzados; se ha abierto una oficina provisional de la Secretaría, se han contratado los primeros funcionarios, está en curso el proceso de entrega al Tribunal de los locales provisionales que proporciona el país anfitrión y se está estableciendo una biblioteca con el apoyo de Friends of the Tribunal, una organización no gubernamental<sup>52</sup>.

67. Como cuestión prioritaria, el Tribunal procederá a entablar negociaciones con las Naciones Unidas y con la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos<sup>53</sup> acerca de los acuerdos de relación y con Alemania acerca del acuerdo relativo a la sede.

### 1. Elección de los miembros del Tribunal

68. La elección de los miembros del Tribunal tuvo lugar el 1º de agosto de 1996 en el curso de la quinta Reunión de los Estados Partes<sup>54</sup>. En 1994, la primera Reunión de los Estados Partes había decidido aplazar la elección hasta esa fecha<sup>55</sup>.

69. Según el artículo 3 2) del Estatuto del Tribunal (Anexo VI de la Convención) no habrá menos de tres miembros por cada uno de los grupos geográficos establecidos por la Asamblea General de las Naciones Unidas. En vista de que había cinco de esos grupos regionales, la Reunión tenía que encontrar una solución razonable respecto de los seis puestos restantes. Agravaba el problema el hecho de que uno de los candidatos era nacional de un país que no pertenecía a ninguno de los grupos. La solución consistió en distribuir los puestos de la manera siguiente: Grupo de Estados de África (5), Grupo de Estados de Asia (5), Grupo de Estados de América Latina y el Caribe (4), Grupo de Estados de Europa Occidental y otros Estados(4), Grupo de Estados

de Europa Oriental (3). Se decidió también que el candidato que no pertenecía a ninguno de los grupos regionales, de ser elegido, quedaría incluido entre los miembros correspondientes al Grupo de Estados de Europa Occidental y otros Estados.

70. La Reunión de los Estados Partes eligió a los 21 miembros del Tribunal sobre la base de una lista de 33 candidatos<sup>56</sup>. El mandato de los miembros será de tres, seis o nueve años<sup>57</sup> según se indica a continuación: con un mandato de tres años: Joseph Akl (Líbano), Paul Bamela Engo (Camerún), Anatoly Kolodkin (Federación de Rusia), Vicente Marotta Rangel (Brasil), P. Chandrasekhara Rao (India), Joseph S. Warioba (República Unida de Tanzania) y Rüdiger Wolfrum (Alemania); con un mandato de seis años, Hugo Caminos (Argentina), Gudmundur Eiriksson (Islandia), Edward A. Laing (Belice), Tafsir Ndiaye (Senegal), Tullio Treves (Italia), Alexander Yankov (Bulgaria) y Lihai Zhao (China); con un mandato de nueve años, David H. Anderson (Reino Unido), Mohamed Marsit (Túnez), Thomas A. Mensah (Ghana), L. Dolliver Nelson (Granada), Choon-Ho Park (República de Corea), Budislav Vukas (Croacia) y Soji Yamamoto (Japón).

71. Los miembros del Tribunal podrán ser reelegidos de conformidad con la Convención. Puede ocurrir también que tengan que seguir desempeñando las funciones de su cargo, una vez vencido su mandato, hasta que tomen posesión sus sucesores e incluso que, después de reemplazados, tengan que seguir conociendo hasta su terminación de las actuaciones iniciadas antes de la fecha de su reemplazo<sup>58</sup>.

## 2. Presupuesto del Tribunal

72. La cuarta Reunión de los Estados Partes (4 a 8 de marzo de 1996) aprobó el presupuesto del Tribunal para el período inicial (agosto de 1996 a diciembre de 1997)<sup>59</sup>. El presupuesto tiene también en cuenta los gastos iniciales efectuados entre abril y julio de 1996 que, habida cuenta de la reducción de las consignaciones en el presupuesto de las Naciones Unidas, no pudieron sufragarse con cargo a la Oficina de Asuntos Jurídicos, como se había pedido inicialmente. La Reunión aprobó por consenso el presupuesto y las cuestiones conexas.

73. Se decidió también que los Estados Partes pagasen por adelantado el 15% de las cuotas que les correspondían a fin de que la Secretaría pudiese comenzar los trabajos preparatorios en Hamburgo para el establecimiento del Tribunal. Para esos efectos, en la cuarta Reunión se preparó una escala de cuotas provisional que incluía tanto a los Estados que eran partes en ese momento como a los que probablemente lo serían para el 1º de agosto de 1996<sup>60</sup>, y se procedió posteriormente a revisarla de conformidad con el número efectivo de partes en la Convención a esa fecha. Se pidió a los Estados Partes que pagasen íntegramente sus cuotas correspondientes a 1996 para el 15 de agosto y las correspondientes a 1997 para el 15 de enero de 1997. Esas cuotas serán ajustadas según el aumento del número de Estados Partes.

74. Se ha autorizado al Tribunal para que prepare su propio reglamento y reglamentación financiera detallada, que será presentado a la Reunión de los Estados Partes para su examen y aprobación. En el ínterin, será aplicable la Reglamentación Financiera Detallada de las Naciones Unidas<sup>61</sup>.



### 3. Otros asuntos

75. La Reunión de los Estados Partes no ha podido aún terminar su examen del proyecto de acuerdo relativo a los privilegios e inmunidades del Tribunal<sup>62</sup> y lo retomará en marzo de 1997.

76. La quinta Reunión de los Estados Partes decidió asimismo que, si bien el informe presentado por el Secretario General en virtud del artículo 319 de la Convención y el completo informe anual que presentaba a la Asamblea General en relación con el tema del programa relativo al derecho del mar deberían referirse en cierta medida a las actividades del Tribunal, había que instar a éste a que presentase un informe sobre su haber directamente a la Reunión, la cual reconoció también que, habida cuenta de que las deliberaciones de la Asamblea General revestían interés para el Tribunal, éste debía estar adecuadamente representado en los períodos de sesiones de la Asamblea y pedir que le fuera reconocida la condición de observador.

#### C. Comisión de Límites de la Plataforma Continental

77. La Comisión de límites de la plataforma continental obedece al propósito de facilitar la aplicación de la Convención en lo que toca al establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental cuando ésta se extienda más allá de 200 millas de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial; sus recomendaciones y decisiones no deberán prejuzgar las cuestiones relativas a la delimitación de los límites entre los Estados cuyas costas estén frente a frente o sean adyacentes. Las disposiciones aplicables en la materia figuran en el artículo 76 y en el Anexo II de la Convención.

78. Con arreglo al artículo 3 del Anexo II, las funciones de la Comisión consisten en:

a) Examinar los datos y otros elementos de información presentados por los Estados ribereños respecto de los límites exteriores de la plataforma continental cuando ésta se extienda más allá de 200 millas marinas y hacer recomendaciones de conformidad con el artículo 76 y la Declaración de Entendimiento aprobada el 29 de agosto de 1980 por la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>63</sup>;

b) Prestar asesoramiento científico y técnico, si lo solicita el Estado ribereño interesado durante la preparación de esos datos.

79. Se recordará que las funciones de la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (1983-1995) no incluían los preparativos pues la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Por lo tanto, las reuniones de los Estados Partes constituyen la primera oportunidad concreta en que los Estados han de examinar la aplicación de la Convención en este contexto, en particular la disposición en virtud de la cual el Estado ribereño que se proponga establecer el límite exterior de su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas tiene

que presentar a la Comisión las características de ese límite dentro de los 10 años siguientes a la fecha de la entrada en vigor de la Convención respecto de él.

80. La División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar, a fin de preparar los trabajos de la Comisión y sin perjuicio de las decisiones que ésta adopte, ha tratado de definir algunas de las cuestiones que deberá tener en cuenta cuando examine las presentaciones de los Estados ribereños. La División convocó del 11 al 14 de septiembre de 1995 una reunión, de un grupo representativo de expertos a fin de examinar algunos aspectos científicos y técnicos de la labor de la Comisión y sobre la base de ese examen, preparó un estudio relativo a las funciones y las necesidades científicas y técnicas de la Comisión a los efectos de la evaluación de la presentación de un Estado ribereño, el cual fue transmitido a la quinta Reunión de los Estados Partes para su información<sup>64</sup>.

81. La Comisión de Límites de la Plataforma Continental será establecida en la sexta Reunión de los Estados Partes, que se celebrará en la sede de las Naciones Unidas del 10 al 14 de marzo de 1997. La Comisión estará integrada por 21 miembros que actuarán a título personal y deberán ser expertos en geología, geofísica o hidrografía; serán elegidos por los Estados Partes entre sus nacionales, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de asegurar una representación geográfica equitativa.

82. La primera elección de los miembros de la Comisión debió haber tenido lugar dentro de los 18 meses siguientes de la fecha de entrada en vigor de la Convención (Anexo II, artículo 2 2)), esto es, antes del 16 de mayo de 1996. Sin embargo, en la tercera Reunión de los Estados Partes (27 de noviembre a 1º de diciembre de 1995), se decidió postergarla hasta marzo de 1997. Habida cuenta del plazo de 10 años fijado para hacer presentaciones a la Comisión (artículo 4 del Anexo II), la Reunión decidió también que si un Estado que fuese parte en la Convención al 16 de mayo de 1996 resultase perjudicado en relación con sus obligaciones en virtud del artículo 4 del Anexo II como consecuencia del cambio de fecha de la elección, y previa solicitud suya, los Estados Partes estudiarían la situación con miras a subsanar la dificultad con respecto a esa obligación<sup>65</sup>.

83. La Secretaría propuso posteriormente un calendario revisado para la presentación de candidaturas y la elección de los miembros de la Comisión<sup>66</sup>. Los candidatos podrán ser propuestos entre el 11 de noviembre de 1996 y el 5 de febrero de 1997. El Estado que hubiese iniciado el proceso para hacerse parte en la Convención podrá también proponer un candidato, pero la candidatura será provisional hasta la fecha de depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que no podrá exceder del 5 de febrero. El Secretario General distribuirá la lista de candidatos el 14 de febrero de 1997 y la primera elección comenzará el 13 de marzo de 1997. Serán aplicables todos los demás procedimientos relativos a la elección de los miembros de la Comisión con arreglo al Anexo II de la Convención. En su quinta Reunión, los Estados Partes aprobaron este calendario y decidieron también que únicamente se introducirían en él los cambios que fuesen aceptados por consenso.

84. La División, previa solicitud de la quinta Reunión de los Estados Partes, preparó también el proyecto de reglamento de la Comisión, que fue publicado el 26 de julio de 1996<sup>67</sup>.

VII. ACONTECIMIENTOS JURÍDICOS EN RELACIÓN CON TRATADOS E INSTRUMENTOS Y DECISIONES DE ÓRGANOS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES EN LA MATERIA

A. Convenios e instrumentos de la OMI

1. Principales acontecimientos

85. Los gobiernos han venido ratificando de manera constante los diversos convenios de la OMI, de los cuales depende en alto grado la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la navegación y a la prevención de la contaminación procedente de buques y de vertimientos. De los 36 convenios de la OMI, únicamente cinco no están aún en vigor<sup>68</sup>.

86. Recientemente han entrado en vigor los instrumentos siguientes:

a) El Convenio Internacional sobre Salvamento de 1989 (el 14 de julio de 1996);

b) Los Protocolos de 1992 al Convenio de 1969 de Responsabilidad Civil por daños causados por contaminación de las aguas por hidrocarburos y el Convenio Internacional sobre el establecimiento de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1971 (el 30 de mayo de 1996). En virtud de los protocolos, el monto posible de la indemnización aumenta más de dos veces, se amplía el ámbito de aplicación de los convenios a la zona económica exclusiva de los Estados contratantes y se instituye un sistema más ágil para que el Comité Jurídico de la OMI pueda enmendar los montos de las indemnizaciones;

c) Las enmiendas de 1994 a los capítulos VI y VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida en el mar (SOLAS) de 1974 (el 1º de julio de 1996)<sup>69</sup>;

d) Las enmiendas de 1994 al capítulo V del mismo Convenio (el 1º de enero de 1996)<sup>70</sup>, que incluyen un nuevo artículo 8-1 relativo a los procedimientos para la adopción de sistemas de notificación para buques;

e) Las enmiendas de 1994 al mismo Convenio aprobadas en virtud de la resolución I (anexo I) de la Conferencia de Gobiernos Contratantes de 1994 (el 1º de enero de 1996), que incluyen un nuevo capítulo X, relativo a las medidas de seguridad para embarcaciones de alta velocidad y un nuevo capítulo XI relativo a medidas especiales para aumentar la seguridad en el mar, como la obligación de indicar en los certificados del buque un número de identificación de la OMI y la supervisión por el Estado del puerto de las necesidades operacionales. La resolución I (anexo II) incluye un nuevo capítulo IX relativo a la gestión de la seguridad en los buques;

f) Las enmiendas de 1994 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, que reemplazan el texto de su capítulo V relativo a la formación (el 1º de enero de 1996)<sup>71</sup>;

g) Las enmiendas de 1993 al Convenio de 1972 sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (el 4 de noviembre de 1995)<sup>72</sup>;

h) Las enmiendas de 1994 al Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), que se refiere a sus anexos I, II, III y V (el 3 de marzo de 1966). En virtud de las enmiendas, el control por el Estado del puerto se extiende a las necesidades operacionales relativas a la prevención de la contaminación del mar procedente de buques.

87. Se han aprobado recientemente los instrumentos y las enmiendas que se indican a continuación:

a) El Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 y el Protocolo de 1996 de revisión del Convenio sobre limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas;

b) Las enmiendas de 1995 al Convenio SOLAS encaminadas a aumentar la seguridad de los buques de pasajeros y vehículos de autotransbordo (se prevé que entrarán en vigor el 1º de julio de 1997)<sup>73</sup>;

c) Las enmiendas de 1996 a los capítulos II-1, III, VI y XI del Convenio SOLAS (se prevé que entrarán en vigor el 1º de julio de 1998);

d) Las enmiendas de 1996 al anexo V (desechos) del Convenio MARPOL 73/78, que sirven de base para el cumplimiento de los requisitos del anexo V y en virtud de las cuales se añaden nuevas reglas (se prevé que entrarán en vigor el 1º de julio de 1997)<sup>74</sup>.

88. Los órganos competentes de la OMI están examinando también diversos instrumentos y enmiendas nuevos. A fines de 1997 se ha de aprobar un proyecto de nuevo anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, relativo a la contaminación atmosférica<sup>75</sup>. El Comité Jurídico está examinando también un proyecto de Convenio relativo a la remoción de naufragios y está considerando asimismo la posibilidad de un nuevo Convenio sobre unidades móviles para operaciones mar adentro, sobre la base de la labor que está realizando el Comité Marítimo Internacional. Sin embargo, se ha asignado a este tema una baja prioridad en el programa de trabajo en razón de que hay otros temas más urgentes y de la inquietud de que un instrumento tan completo exceda de la competencia de la OMI<sup>76</sup>. El Grupo Intergubernamental de Expertos de la OMI y la UNCTAD sobre la hipoteca naval y cuestiones conexas ha iniciado el estudio de un nuevo proyecto de convención sobre la detención de buques en el mar, habida cuenta del Convenio de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval. Por último, el Comité de Seguridad Marítima ha decidido revisar el Convenio Internacional de búsqueda y salvamento de 1979 con miras a actualizar sus disposiciones y facilitar una aceptación más amplia por los gobiernos<sup>77</sup>.

89. En atención al considerable interés respecto de la seguridad de los buques graneleros, la Asamblea de la OMI aprobó en 1995 la resolución A.797 (19), relativa a la seguridad de los buques que transportan cargamentos sólidos (véase el documento A/50/713, párr. 218) y la resolución A.798 (19), relativa a las directrices para la selección, la aplicación y el mantenimiento del sistema de prevención de la corrosión de tanques de lastre. El Comité de Seguridad Marítima ha asignado elevada prioridad a la labor en esta materia y el próximo año se han de aprobar enmiendas al Convenio SOLAS a los efectos de aumentar la seguridad de los buques graneleros<sup>78</sup>.

90. El Comité de Protección del Medio Marino, en su calidad de órgano de la OMI encargado de la labor complementaria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, aprobó en la resolución MEPC.67(37) y a título provisional hasta que se haya acumulado mayor experiencia en su aplicación, las directrices sobre la incorporación del planteamiento preventivo en determinadas actividades de la OMI. Las directrices serán aplicadas en primer lugar a la labor del Comité de Protección del Medio Marino y, sobre la base de la experiencia que dejen, podrían extenderse a la labor de otros comités. Las directrices establecen un marco para la gestión y la adopción de decisiones en cuanto a la incorporación del planteamiento preventivo en los programas y las actividades de la OMI<sup>79</sup>.

#### Consecuencias de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

91. Se han tomado medidas concretas para revisar los convenios y otros instrumentos de la OMI a la luz de la entrada en vigor de la Convención y con miras a que la OMI, particularmente en su calidad de "organización internacional competente" con arreglo a la Convención, pueda tomar las medidas que correspondan en el contexto de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación procedente de buques. El Consejo de la OMI coincidió en la importancia de que hubiese un planteamiento coordinado y uniforme a los efectos de la aplicación de la Convención, como había pedido la Asamblea General en su resolución 49/28, y decidió actualizar un estudio preparado en 1987 acerca de las consecuencias de la Convención para la OMI, así como mantener en examen las disposiciones actuales en materia de comunicaciones e intercambio de información con la División de las Naciones Unidas de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar. Las decisiones del Consejo fueron transmitidas a la Asamblea de la OMI en su 19º período de sesiones<sup>80</sup>.

#### 2. Cuestiones de cumplimiento, control y aplicación de las normas

92. En los dos últimos años, la OMI ha adoptado numerosas medidas encaminadas a aumentar la seguridad en el mar mejorando el diseño, la construcción, el mantenimiento y el equipo de los buques, así como su administración y las operaciones navales. Para resolver el persistente problema del envejecimiento de la flota mundial, el Comité de Seguridad Marítima, junto con el Comité de Protección del Medio Marino, ha aprobado directrices provisionales para la aplicación sistemática de la cláusula de exención (práctica de la OMI según la cual una regla únicamente puede aplicarse a los buques construidos después de la fecha de su entrada en vigor), con lo que se ha establecido una estrategia para evitar que haya un desfase excesivo en las normas aplicables a los buques

nuevos y a los ya existentes y, con el tiempo, establecer normas equivalentes<sup>81</sup> (esto ya se ha logrado en el caso de los buques de pasajeros de autotransbordo en virtud de las enmiendas de 1995 al Convenio SOLAS).

93. La mayor parte de los accidentes e incidentes en el mar obedecen a error humano o problemas de gestión. Las importantes enmiendas al Convenio SOLAS y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar aprobadas en 1994 y 1995 (véanse los párrafos 87 y 88) constituyen un serio intento de superar esos problemas. En un sentido más amplio, esas enmiendas apuntan también a reforzar la ejecución por el Estado del pabellón, el control por el Estado del puerto y la función que cabe a la ordenación.

94. Cabe mencionar en particular las enmiendas al capítulo XI del Convenio SOLAS, relativas a las medidas especiales para aumentar la seguridad en el mar y que ya están en vigor. En virtud de estas enmiendas, los Estados del pabellón que autoricen a organizaciones reconocidas que actúen en su representación tienen que llevar a cabo los estudios e inspecciones que les incumben con arreglo a diversos convenios y convenciones de la OMI (Convenio SOLAS, Convenio sobre Líneas de Carga de 1966, MARPOL 73/78 y Convención sobre Arqueo de Buques), a fin de cumplir las directrices aprobadas en 1993<sup>82</sup>; los buques graneleros y petroleros quedan sometidos a un programa más estricto de inspección de conformidad con las directrices aprobadas en 1993<sup>83</sup>; todos los buques de 100 toneladas brutas y más y todos los buques de carga de 300 toneladas brutas y más han de portar un número de identificación de conformidad con el sistema de números de identificación de buques de la OMI adoptado en 1987<sup>84</sup> y los oficiales de control del Estado del puerto que inspeccionen buques extranjeros quedan autorizados a verificar los requisitos operacionales "cuando haya motivos fundados para creer que el capitán o la tripulación no conocen los procedimientos esenciales a bordo o en relación con la seguridad de los buques" (regla 4).

#### Ejecución y cumplimiento por el Estado del pabellón

95. Habida cuenta de que el Código Internacional de Gestión de la Seguridad cobrará fuerza obligatoria el 1º de julio de 1998 en razón de la entrada en vigor del capítulo IX del Convenio SOLAS, sobre la gestión de la seguridad operacional del buque, la Asamblea de la OMI aprobó en 1995 directrices para su aplicación por las administraciones (resolución A/788(19)). Una segunda resolución (A.789(19)) indica las especificaciones mínimas para las organizaciones reconocidas para desempeñar en representación de la administración del Estado del puerto las funciones de reconocimiento y certificación en relación con la expedición de certificados internacionales. El Convenio SOLAS fue enmendado para que las especificaciones tuviesen fuerza obligatoria<sup>85</sup>.

96. Los estándares en cuanto a la operación de los buques siguen variando considerablemente. Algunos navieros aceptan sus obligaciones y actúan con la mayor integridad, mientras otros desplazan intencionalmente sus buques a otras rutas comerciales cuando los gobiernos instituyen normas más estrictas de inspección y control. La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos ha mencionado en particular el hecho de que los propietarios y operadores de buques deficientes pueden operar con una ventaja competitiva e injusta, ya que

economizan de un 13 a un 15% del costo anual de funcionamiento<sup>86</sup>. La OMI ha señalado también en el pasado que algunos gobiernos aceptan sin mayor problema el pago de los derechos de matrícula de buques bajo su pabellón, pero luego no se cercioran de que se hagan cumplir los estándares ambientales y de seguridad<sup>87</sup>.

97. Algunos gobiernos no han podido aplicar las medidas necesarias para alcanzar el grado de rigor previsto en las convenciones y esperado por los círculos marítimos mundiales. El Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento de la OMI ha venido revisando la resolución A/740(18) de la Asamblea en que se enuncian directrices provisionales para ayudar a los Estados del pabellón a aplicar los instrumentos de la OMI, en las que se imparte también orientación acerca de la infraestructura, el personal y las pericias necesarias.

98. Se han expresado dudas en el Subcomité de que la resolución (A/740(18)), que no tiene fuerza obligatoria, sea suficiente para que el Estado del pabellón cumpla los convenios relativos a la seguridad y a la prevención de la contaminación y, de esa manera, desalentar el transporte en buques deficientes. Se propuso que se preparara un nuevo instrumento obligatorio para enunciar claramente las obligaciones de los Estados del pabellón y los criterios para evaluar la forma en que actuaban a fin de centrar las actividades de cooperación técnica en los Estados que no pudiesen cumplir con los criterios convenidos y determinar medidas, sanciones entre otras, para que los Estados cumplan las obligaciones que les incumben en calidad de Estado del pabellón<sup>88</sup>.

99. Se propuso por otra parte examinar las posibilidades jurídicas que existían en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a los efectos de incrementar las obligaciones del Estado del pabellón y subsanar las deficiencias en la forma en que actuara<sup>89</sup>. Se propuso que la OMI aprobase un conjunto de medidas para la aplicación concreta y práctica de la norma de derecho del mar relativa a la suspensión de los procedimientos contra el Estado del pabellón en virtud de la cual el Estado ribereño podrá continuar un procedimiento en los casos en que el Estado del pabellón haya dejado reiteradamente de cumplir sus obligaciones (véase el artículo 228 1)). Se sugirieron criterios para evaluar las transgresiones reiteradas por parte del Estado del pabellón, esto es, los casos en que los Estados del puerto detectarían un número de deficiencias superior a la media, así como los casos en que el Estado del pabellón hubiese dejado de cumplir la obligación que le incumbe con arreglo al artículo 217 6). También sería importante tener en cuenta el fletamento de buques sin tripulación, ya que la Convención distingue (en los artículos 211 2) y 3) y 217 1) y 3) entre el Estado del pabellón y el Estado cuya matrícula tenga un buque<sup>90</sup>.

#### Control por el Estado del puerto

100. El hecho de que algunos Estados del pabellón no apliquen ni hagan cumplir efectivamente las normas internacionales en materia de seguridad y prevención de la contaminación ha reforzado en gran medida la función que cabe al control del Estado del puerto como mecanismo de policía para la industria naviera y como "red de seguridad" para el Estado del pabellón.

101. Al haber entrado en vigor el capítulo XI del Convenio SOLAS, los Estados del puerto ya no sólo pueden fiscalizar el cumplimiento de las normas aplicables en materia de seguridad y prevención de la contaminación en el mar, sino también evaluar la capacidad de la tripulación de los buques para realizar procedimientos esenciales a bordo. Además, la Asamblea de la OMI consolidó en 1995 todas las resoluciones anteriores relativas al control por el Estado del puerto en una resolución nueva (A.787(19)), en virtud de la cual es más fácil aplicar los procedimientos previstos en el Convenio SOLAS, el Convenio de 1966 sobre líneas de carga, el Convenio MARPOL 73/78, el Convenio de 1978 sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y el Convenio de 1969 sobre arqueo de buques. Entre otras cosas, en la resolución se definen los términos "motivos fundados", "detención" e "inspección" de buques y "certificado válido". Asimismo, se imparten directrices respecto de la detención e inspección de buques, de los requisitos para la descarga con arreglo al anexo I y III del MARPOL y de la supervisión de los requisitos operacionales<sup>91</sup>.

102. El control por el Estado del puerto sigue intensificándose en Europa. Según la directiva 95/21/EC del Consejo Europeo (1995) relativa al control por el Estado del puerto (en vigor a partir del 1º de julio de 1996), cada Estado miembro debe llevar a cabo un número total de inspecciones que corresponda por lo menos al 25% del número de buques que recalen en sus puertos en el curso del año. Ciertas categorías de buques, los petroleros por ejemplo, a los que falten cinco años o menos para ser retirados de funcionamiento, serán objeto de una inspección ampliada. De detectarse deficiencias que presenten un claro peligro para la seguridad, la salud o el medio ambiente, el buque será detenido o la operación será interrumpida y esta medida no será levantada hasta que se subsane el peligro o el buque pueda seguir viaje tras haber cumplido los requisitos del caso. El Estado del puerto, si tras proceder a la inspección de un buque decide detenerlo, debe notificar al Estado del pabellón todas las circunstancias por las cuales consideró necesario intervenir. El costo de la inspección de un buque que haya que detener será sufragado por el naviero o el armador<sup>92</sup>. El Memorando de Entendimiento firmado en París en 1992 será objeto de extensas enmiendas a fin de ajustarlo a lo dispuesto en esta directiva de 1995<sup>93</sup> y el Parlamento Europeo ha instado a que ésta sea puesta en práctica estrictamente a fin de que no haya buques deficientes en aguas europeas. El Parlamento ha instado también al Consejo a que acepte la introducción de un registro de naves europeas (EUROS) para los buques que enarbolan el pabellón de los Estados miembros de la Unión Europea y a que se adopten incentivos financieros para su utilización<sup>94</sup>.

103. Las autoridades marítimas de 20 Estados y territorios del Caribe concertaron en Barbados el 9 de febrero de 1996 un nuevo memorando regional de entendimiento sobre control por el Estado del puerto, que es prácticamente igual a los memorandos de entendimiento en la materia concertados en París respecto de Europa, en Tokio respecto de la región de Asia y el Pacífico y en Viña del Mar respecto de América Latina, todos los cuales están actualmente en vigor, pero se refiere también a las inspecciones en buques más pequeños que operan básicamente dentro de la región. Barbados ha de proporcionar la secretaría regional. Las necesidades de la región son más amplias que las comprendidas en el control del Estado del puerto e incluyen también la falta de una infraestructura administrativa marítima adecuada, de legislación nacional para poner en práctica los requisitos de los convenios marítimos internacionales y de personal



capacitado de todos los niveles. Tanto la OMI como los gobiernos donantes perseverarán en su labor a este respecto.

104. Se están preparando otros acuerdos regionales sobre control del Estado del puerto en la región del Mediterráneo oriental y meridional, la región del Golfo Pérsico, África occidental y central y la región del África oriental y el Océano Índico<sup>95</sup>. El memorando de entendimiento concertado en Tokio ha sido aceptado por 17 administraciones marítimas y el 30% de los buques que recalán en puertos de Asia y el Pacífico son inspeccionados.

#### Ejecución por el Estado del puerto y el Estado ribereño

105. El sistema de la OMI, actualmente obligatorio por el cual se asigna a los buques un número de identificación servirá de apoyo para la aplicación efectiva de los sistemas obligatorios de notificación para buques y de organización del tráfico, así como de las medidas de prevención de la contaminación. Al hacer más fácil la identificación de los buques que transgredan sistemas obligatorios o límites en la descarga, los Estados ribereños tendrán mejores pruebas para hacer valer en las acciones judiciales que entablen en casos de contravención<sup>96</sup>.

106. Se viene pidiendo con cada vez mayor frecuencia que se haga más estricta la aplicación de las normas respecto de los buques que hayan transgredido los criterios internacionalmente aplicables en materia de descarga. Según informes recientes de algunos Estados del puerto, hay Estados del pabellón que no han iniciado procedimientos efectivos o satisfactorios para el Estado del puerto por transgresiones de lo dispuesto en el Convenio MARPOL 73/78. Muchos de estos Estados del puerto han adoptado una postura más agresiva; algunos han ampliado el ámbito de su jurisdicción al iniciar procedimientos por transgresiones ocurridas dentro de su zona económica exclusiva y no solamente dentro del mar territorial y han hecho más severas las sanciones impuestas contra buques que enarbolan pabellón de otros países<sup>97</sup>.

107. Los informes obligatorios anuales respecto del incumplimiento de las disposiciones del Convenio MARPOL 73/78 en 1994, presentados por 23 países, indican que ha aumentado notablemente el número de buques abordados a efectos de control por el Estado del puerto (de 27.040 en 1993 a 52.806 en 1994), así como del número total de buques detenidos en puerto o a los que se ha negado la entrada a puerto (de 117 en 1993 a 468 en 1994)<sup>98</sup>.

#### Acontecimientos en el plano regional

108. En 1995, los Estados ribereños del Mar del Norte decidieron establecer procedimientos comunes por conducto de un instrumento jurídico u otro acuerdo de cooperación a fin de armonizar el ejercicio de las facultades de ejecución del Estado del pabellón, el Estado del puerto y el Estado ribereño, teniendo en cuenta las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a ese respecto<sup>99</sup>. Decidieron asimismo colaborar en el marco del Acuerdo de Bonn (Acuerdo de 1969 para la cooperación en la lucha contra la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos y otras sustancias nocivas) a fin de utilizar la vigilancia aérea como disuasivo más efectivo de las descargas ilegítimas<sup>100</sup>. Los Estados del Mar del Norte, en la propuesta que presentaron a la OMI a los efectos de que el Mar del Norte y sus vías de acceso por el oeste fueran designados zona especial con arreglo al anexo I del

Convenio MARPOL 73/78, se refirieron a los efectos de las continuas descargas operacionales, legítimas o no, en la región; por ejemplo, en el principal corredor naviero entre el estrecho de Dover y el Deutsche Bocht se han detectado descargas ilícitas de petróleo que exceden de las 50 partes por millón<sup>101</sup>.

109. Los Estados del Báltico han tomado medidas similares para reducir sustancialmente las descargas operacionales y poner término a la evacuación ilegítima de desechos de buques. Recientemente se ha aprobado la Estrategia del Báltico para servicios de recepción en puerto de desechos generados por buques y cuestiones conexas, que apunta a aplicar mejor las normas del Convenio MARPOL y las de los Convenios de Helsinki de 1974 y 1992. La recomendación 17/11, aprobada por la Comisión de Helsinki en marzo de 1996, forma parte de esta Estrategia y reconoce la importancia de aplicar un sistema penal efectivo y armonizado que sirva de disuasivo de las descargas operacionales ilícitas y, de esta manera, promueva el uso de instalaciones de recepción<sup>102</sup>.

#### Contaminación del aire procedente de buques

110. Se han planteado interrogantes en cuanto al régimen de ejecución compatible con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que sería aplicable al nuevo anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, relativo a la contaminación del aire y que será aprobado en 1997. Cabe señalar que los artículos 194 3) a), 212 y 222 de la Convención se refieren únicamente a la prevención de la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella y no la contaminación de la atmósfera que no cause contaminación del medio marino. Si bien las sustancias que ha de regular el anexo VI son consideradas contaminantes atmosféricos, el nuevo anexo reglamentará también su descarga en el medio marino. Habrá que decidir qué régimen de inspección y ejecución se quiere para el anexo VI que sea además compatible con la Convención<sup>103</sup>. Se ha dicho asimismo que el nuevo anexo VI debería ser interpretado y aplicado en general en forma compatible con el derecho internacional, incluidas las disposiciones correspondientes de la Convención<sup>104</sup>.

#### B. Reglas relativas a la navegación

111. Las reglas relativas a la navegación que se enuncian en la Convención tienen particular importancia en otros contextos, en particular los que afectan a la paz y la seguridad. Cabe señalar que el Tratado sobre la zona libre de armas nucleares en el Asia sudoriental, aprobado en diciembre de 1995<sup>105</sup>, dispone concretamente que no ha de prejuzgar los derechos y el ejercicio de los derechos de los Estados con arreglo a lo dispuesto en la Convención sobre el Derecho del Mar, especialmente en lo que atañe a la libertad de la alta mar, el derecho de paso inocente y el paso por vías marítimas archipelágicas o el paso en tránsito de buques y aeronaves (art. 2 2)).

112. En el período a que se refiere el presente informe, los órganos de la OMI han seguido estudiando diversas cuestiones de importancia para la interpretación y aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especialmente las relativas a la restricción de los derechos de navegación en la forma de sistemas obligatorios de organización del tráfico marítimo y de

notificación para buques. Estas restricciones, que se han hecho indispensables para la seguridad del tráfico marítimo, redundan en igual beneficio para la protección del medio marino.

1. Sistemas obligatorios de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques

113. La OMI ha venido reconociendo cada vez más los aspectos de protección del medio ambiente que entrañan la organización del tráfico marítimo y la notificación para buques, así como la seguridad marítima, y ha avanzado gradualmente hacia la introducción de medidas obligatorias.

114. Los Estados Partes, de conformidad con la Convención, podrán designar vías marítimas y prescribir dispositivos de separación del tráfico, que constituyen un sistema de organización del tráfico marítimo. Según el artículo 22, el Estado ribereño puede hacer esa designación o prescripción en su mar territorial, teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI. Sin embargo, según los artículos 41 4) y 53 9) de la Convención, los Estados ribereños de estrechos y los Estados archipelágicos únicamente podrán designar vías marítimas o establecer o sustituir dispositivos de separación del tráfico previo acuerdo con la OMI.

115. Los sistemas de organización del tráfico obedecen también al propósito de proteger el medio marino. Según el artículo 211 1) de la Convención, los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente (OMI) establecerán sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación del medio marino. Según el párrafo 6) del mismo artículo, los Estados ribereños, en las condiciones enunciadas en esa disposición, podrán dictar leyes y reglamentos especiales destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación marina en una parte claramente definida de su zona económica exclusiva respecto de la cual esas leyes o reglamentos sean necesarios por razones técnicas reconocidas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico. Las medidas obligatorias podrán incluir no sólo la reglamentación de las prácticas de navegación sino también la limitación de descargas operacionales. Sin embargo, el Estado ribereño únicamente podrá adoptar esas leyes y reglamentos una vez que la organización internacional competente (OMI) determine que las condiciones en el lugar de que se trate cumplen los requisitos enunciados en el artículo 211 6).

116. La nueva regla V/8 del Convenio Internacional de 1974 para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), aprobada el año pasado por el Comité de Seguridad Marítima (MSC.46(65)), y la aprobación por la Asamblea de la OMI en noviembre de 1995 de enmiendas a las disposiciones generales sobre sistemas de organización del tráfico marítimo (resolución A.827(19)) permitirán, a partir del 1º de enero de 1997, que el Estado proponga, para su aprobación por la OMI y para fines de protección del medio ambiente, sistemas obligatorios de organización del tráfico marítimo a los que tendrán que ajustarse los buques que se encuentren en zonas situadas más allá del mar territorial (véase el documento A/50/713, párrs. 93 y 94). En las enmiendas se establece, en particular, una nueva definición de "sistema obligatorio de organización del tráfico" y se

enuncian procedimientos para adoptar un sistema de esa índole con miras a proteger una zona ecológicamente vulnerable.

117. Además, con la entrada en vigor en 1996 de la regla V/8-1 del Convenio SOLAS, junto con las directrices y criterios para los sistemas de notificación para buques (MSC.43(64)), actualmente los Estados pueden instituir sistemas obligatorios de notificación para buques a los efectos de la seguridad de la vida en el mar, la seguridad y la eficiencia de la navegación y la protección del medio ambiente. La participación en los sistemas de notificación para buque no entraña un costo para el transporte marítimo. Una vez que la OMI apruebe un sistema, los buques que entren en las zonas a que corresponda el sistema deberán indicar a las autoridades del Estado ribereño los detalles relativos a su posición e identidad, así como la información suplementaria que, según la propuesta de aprobación del sistema, sea necesaria para que éste funcione efectivamente. La información puede incluir, por ejemplo, la dirección en que se desplazará el buque por la zona comprendida en el sistema, los defectos o dificultades que tenga el buque y las categorías generales de los cargamentos peligrosos que se encuentren a bordo. Nada de lo dispuesto en la regla del Convenio SOLAS ni en las directrices y criterios deberá entenderse en perjuicio de los derechos y obligaciones que correspondan con arreglo al derecho internacional o al régimen jurídico de los estrechos internacionales. Los sistemas de notificación para buques pueden o no funcionar como parte de un sistema de tráfico marítimo<sup>106</sup>.

118. La institución de sistemas obligatorios de notificación para buques incumbe al gobierno de que se trate. Los primeros sistemas de esa índole, aprobados el 30 de mayo de 1996 por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con la nueva regla V/8-1 del Convenio SOLAS<sup>107</sup>, corresponden a Australia y Papua Nueva Guinea, respecto de la región del Estrecho de Torres y de la ruta interior de la Gran Barrera de Arrecifes (zona que ha sido designada particularmente vulnerable), y a Francia (frente a Ushant)<sup>108</sup>.

119. El Subcomité de la Seguridad de la Navegación aprobó en julio tres nuevos sistemas obligatorios de notificación para buques, uno presentado por Dinamarca y dos por España, y los remitió para su aprobación por el Comité de Seguridad Marítima<sup>109</sup>. El primero se refiere al canal oriental del Gran Belt y obedece al propósito de que los buques de gran calado no utilicen por error el canal occidental del Gran Belt a través del cual se ha construido un puente de bajo nivel<sup>110</sup>. Los sistemas presentados por España se refieren al dispositivo de separación del tráfico en Finisterre y al dispositivo de separación del tráfico en el Estrecho de Gibraltar; Marruecos posteriormente se sumó a España a este último respecto<sup>111</sup>. La Federación de Rusia ha hecho reserva de su posición respecto de estos sistemas nuevos, indicando que han sido establecidos en el marco del servicio de tráfico de buques y que la OMI no ha terminado aún la labor relativa a las nuevas reglas y directrices del SOLAS que se refieren, entre otras cosas, a la cuestión del servicio de tráfico de buques más allá de los límites del mar territorial<sup>112</sup>.

120. La Convención, si bien sirve de base de las facultades de ejecución para fines ambientales, no hace referencia concreta a la autoridad del Estado ribereño para hacer cumplir medidas obligatorias de navegación en su zona económica exclusiva. Tampoco autoriza al Estado del puerto a entablar un procedimiento contra un buque extranjero por transgresión de las normas o

estándares internacionales relativos a las medidas de navegación en las aguas de otro Estado, salvo en circunstancias excepcionales. Se señaló que había que enunciar claramente esa autoridad para que las nuevas normas relativas a las medidas obligatorias de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques surtieran efecto<sup>113</sup>. La segunda Reunión de juristas expertos en zonas marinas particularmente vulnerables (1993) llegó a la conclusión de que la Convención, si bien no se refería expresamente a la cuestión, servía de precedente para que el Estado ribereño hiciera cumplir las medidas relativas al medio ambiente. Se llegó también a la conclusión de que no sería incompatible con la Convención que el Estado del puerto adoptase medidas de ejecución contra un buque sometido a su jurisdicción por haber transgredido la legislación de otro Estado<sup>114</sup>.

#### Aplicación a los estrechos

121. La resolución A.827(19) de la OMI, por la cual se enmiendan las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo, se refiere también a las reglas y recomendaciones para la navegación por el Estrecho de Estambul, el Estrecho de Çanakkale y el Mar de Mármara. La aprobación por la OMI de un sistema obligatorio de notificación para buques aplicable al Estrecho de Bonifacio en 1989 y al Estrecho de Torres en el año en curso, la decisión de establecer un nuevo dispositivo de separación del tráfico por el Estrecho de Malacca y las propuestas presentadas a la OMI respecto de sistemas obligatorios de notificación para buques en el canal oriental del Gran Belt y en el Estrecho de Gibraltar demuestran también el interés cada vez mayor de los Estados ribereños de estrechos en la prevención de la contaminación y la seguridad de la navegación.

122. Algunas de las medidas adoptadas por los Estados ribereños de estrechos han suscitado protestas por parte de los Estados usuarios; así, por ejemplo, la decisión de Turquía de imponer sus reglas nacionales para el tráfico marítimo en el Estrecho de Estambul, el Estrecho de Çanakkale y el Mar de Mármara fue objeto de protestas, entre ellas una presentada al Secretario General de las Naciones Unidas por la Federación de Rusia (véase el documento A/49/631, párr. 121)<sup>115</sup>.

123. Algunos Estados ribereños de estrechos han pedido que se adopten medidas más eficaces para velar por la seguridad de la navegación en los estrechos y algunos han pedido también que se considere la posibilidad de que todos los Estados que utilicen un estrecho compartan el costo de las medidas de esa índole. Indonesia, Malasia y Singapur plantearon esta cuestión cuando el Subcomité de la OMI sobre la Seguridad de la Navegación les invitó a volver a presentar su propuesta relativa a la ampliación del actual dispositivo de separación del tráfico en el Estrecho de Malacca y su conexión al dispositivo en el Estrecho de Singapur; los tres Estados señalaron que la puesta en práctica de los dispositivos propuestos requeriría otro estudio hidrográfico que se demoraría hasta tres años, así como el establecimiento y mejoramiento de ayudas a la navegación<sup>116</sup>. Los tres Estados y el Japón han llegado a un acuerdo respecto de un estudio conjunto de zonas críticas y de la investigación de bajíos y naufragios peligrosos o no confirmados en los Estrechos de Malacca y Singapur, estudio que va a comenzar a fines de 1996<sup>117</sup>.

124. La OMI, como parte de las medidas que ha de adoptar en cumplimiento de las recomendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente

y el Desarrollo, va a estudiar posibles mecanismos por los cuales los Estados usuarios y los Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional facilitarían el establecimiento de mecanismos financieros apropiados, y compatibles con el artículo 43 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a los efectos de sufragar el establecimiento y el mantenimiento de las ayudas necesarias a la navegación y otras ayudas de seguridad, así como las medidas de prevención, reducción y control de la contaminación procedente de buques. Los mecanismos financieros de esa índole obedecen al propósito de repartir en forma equitativa la carga que imponen esas ayudas y medidas<sup>118</sup>. Algunas delegaciones manifestaron que se oponían al establecimiento de un impuesto sobre el comercio marítimo como medio de allegar fondos<sup>119</sup>.

#### Aplicación a zonas marítimas particularmente vulnerables

125. Los sistemas obligatorios de la OMI sobre organización del tráfico marítimo y notificación para buques pueden servir a los efectos de la protección de una zona de mar calificada de particularmente vulnerable de conformidad con las directrices de la OMI de 1991 relativas a la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas particularmente vulnerables y, por ello, pueden servir también para que un mayor número de Estados presente a la OMI propuestas relativas a la determinación de esas zonas. Sin embargo, de resultas de esos sistemas también puede ocurrir que se mantenga la práctica actual de establecer "zonas que se han de evitar" sin calificar oficialmente a una zona de particularmente vulnerable. Cuba ha presentado este año al Comité de Protección del Medio Marino una propuesta relativa a la designación de los archipiélagos de Sabana y Camaguey como zona de mar particularmente vulnerable<sup>120</sup>.

126. El Parlamento Europeo, en una resolución de fecha 27 de marzo de 1996 relativa al desastre marítimo del Sea Empress<sup>121</sup>, expresó la creencia de que los Estados miembros, en estrecha cooperación con la Comisión, deberían determinar las zonas de su territorio que consideraran muy vulnerables o de difícil navegación y dictar normas que regirían la navegación por esas zonas, el tipo y el tamaño de los buques autorizados para navegar por ellas y las condiciones climáticas en las cuales quedarían abiertas a la navegación.

127. En la Declaración Ministerial de la Cuarta Conferencia Internacional sobre la Protección Ambiental del Mar del Norte (8 y 9 de junio de 1995), los Ministros, reconociendo la necesidad de adoptar medidas adecuadas para proteger zonas económicamente vulnerables que estuvieran también expuestas a riesgos como consecuencia de la navegación, decidieron cooperar a fin de aprovechar todas las medidas de organización del tráfico existentes por conducto de la OMI, entre ellas las "zonas que habían de evitarse" y las "rutas de aguas profundas". Decidieron también apoyar activamente la labor de la Unión Europea en cuanto al establecimiento de criterios para la determinación de esas zonas y vigilar los lugares en que se estableciesen medidas de organización del tráfico marítimo a fin de evaluar el grado en que los buques las cumplían<sup>122</sup>.

128. Se encuentran, pues, todo tipo de datos en el sentido de que la labor de la OMI en el ámbito del establecimiento de criterios para la designación de zonas marinas particularmente vulnerables es continua. Se ha dicho además que hay que

establecer criterios para limitar el ingreso en zonas marinas particularmente vulnerables de buques que transporten combustible nuclear irradiado (véase también el párrafo 225).

## 2. Vías marítimas en aguas archipelágicas

129. Indonesia ha sido el primer Estado archipelágico en presentar una propuesta a la OMI relativa a la designación de vías marítimas archipelágicas de conformidad con el artículo 53 de la Convención<sup>123</sup>. Según el párrafo 1 de ese artículo, el Estado archipelágico podrá designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente<sup>124</sup>. Según el párrafo 9, el Estado archipelágico someterá las propuestas de designación o sustitución de vías marítimas o de establecimiento o sustitución de dispositivos de separación del tráfico a la organización internacional competente para su adopción. La organización internacional competente es la OMI, que podrá adoptar únicamente las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que convenga con el Estado archipelágico.

130. Indonesia ha propuesto, para su adopción por la OMI, de ser posible antes de 1997, tres vías marítimas archipelágicas que corren en dirección norte-sur y están definidas, de conformidad con el párrafo 5 del artículo 53, mediante una serie de líneas axiales continuas. En su presentación, Indonesia comunicó a la OMI que las coordenadas y los mapas habían sido presentados a la Organización Hidrográfica Internacional para su examen. Según Indonesia, las líneas axiales propuestas son resultado de años de minucioso estudio de diversos factores, tales como las necesidades del transporte y la aviación internacionales a los efectos del paso en tránsito por aguas indonesias, las condiciones naturales e hidrográficas del mar en las líneas axiales correspondientes y cerca de ellas, la densidad de la navegación costera y entre islas y de sobrevuelo de esas zonas, la densidad de las actividades de pesca, especialmente de pescadores artesanales locales, la existencia de actividades de exploración y explotación de petróleo y gas, la presencia de instalaciones y estructuras marítimas, así como la de cables y tuberías marinos, la necesidad de proteger el medio marino y los parques marinos, así como el ecosistema marino, el desarrollo del turismo costero y marino, la paz, la estabilidad y la seguridad de Indonesia, especialmente las zonas costeras con alta densidad de población, y la capacidad de los organismos encargados de hacer cumplir la ley para fiscalizar la navegación y el sobrevuelo en esas zonas de manera de salvaguardar el orden público.

131. Según la propuesta, en espera de que se designen otras vías marítimas por otras partes de las aguas archipelágicas, el derecho de paso por las vías marítimas podrá ejercerse en las aguas archipelágicas correspondientes de conformidad con la Convención. A los efectos de la seguridad de la navegación y de la seguridad de Indonesia, se recomienda que los petroleros extranjeros, los buques propulsados por energía nuclear, los buques extranjeros que transporten sustancias nucleares y otros artículos peligrosos, los buques pesqueros extranjeros y los buques de guerra extranjeros que pasen en tránsito por aguas indonesias de una parte de la zona económica exclusiva o la alta mar a otra parte de la zona económica exclusiva o de la alta mar lo hagan por las vías

marítimas de conformidad con la Convención y con otras normas aplicables del derecho internacional.

132. El Comité de Seguridad Marítima examinará la propuesta de Indonesia en su período de sesiones de diciembre de 1996. Habida cuenta de que se tratará de la primera ocasión en que la OMI tiene que examinar una propuesta de designación de vías marítimas archipelágicas, se ha sugerido que llegue primero a un acuerdo respecto del establecimiento de procedimientos adecuados para la adopción de esas vías marítimas, las cuales, según se ha dicho, deben tener en cuenta los derechos e intereses legítimos del Estado archipelágico y los de los Estados cuyos buques y aviones pasan en tránsito por aguas archipelágicas<sup>125</sup>.

133. Según se ha informado, cuando Indonesia celebró una serie de negociaciones a principios del año en curso con algunos de los principales usuarios a fin de recabar su opinión acerca de las tres vías marítimas archipelágicas que proponía, éstos querían que Indonesia designase también vías marítimas de este a oeste que conectaran directamente con el Estrecho de Malacca<sup>126</sup>.

### C. Instalaciones y estructuras en el mar

#### 1. Remoción y eliminación

134. Cincuenta y tres países del mundo tienen plataformas en el mar y, hasta ahora, únicamente se han removido 1.000 de las 7.000 plataformas existentes. Habida cuenta de que se encuentran en su mayor parte en aguas relativamente poco profundas, se ha estimado que una vez que dejen de funcionar, será necesario remover por completo el 90% de las plataformas a los efectos de la seguridad en la navegación<sup>127</sup>.

135. Según el artículo 60 3) de la Convención, los Estados, al proceder a la remoción de una plataforma (instalación o estructura), están obligados a tener en cuenta las directrices y normas de la OMI de 1989 sobre la remoción de estructuras e instalaciones abandonadas y en desuso en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva. Con arreglo a esas directrices y normas, a partir del 1º de enero de 1998 no podrá emplazarse instalación ni estructura alguna en una plataforma económica o zona económica exclusiva a menos que su diseño o construcción sean tales que resulte posible proceder a su remoción total una vez que sean abandonadas o caigan permanentemente en desuso.

136. Algunos convenios regionales incluyen disposiciones sobre la remoción de instalaciones y estructuras en el mar y han establecido directrices y normas al respecto en el Mar Báltico, el Mar del Norte, el Mar Mediterráneo y la región comprendida en el Convenio Regional de Kuwait para la protección del medio marino de la contaminación, por ejemplo; en otras regiones, en cambio, no hay un régimen para esta actividad. En un seminario de formación ofrecido en 1995 por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) acerca de la remoción y eliminación de instalaciones y estructuras en desuso en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental, se recomendó transmitir a las partes contratantes en el Convenio de Londres la inquietud de que los posibles requisitos para la remoción total o la prohibición de la eliminación de plataformas en el mar entrañasen consecuencias perjudiciales para la industria del gas y el petróleo en la región de la CESPAP<sup>128</sup>. Según el Convenio de 1992



sobre protección del medio marino del Mar Báltico, la remoción y eliminación deben tener lugar íntegramente en tierra. En el Mar del Norte y en el Atlántico del noreste existe una moratoria respecto de la eliminación en el mar de instalaciones en desuso. En un reciente proyecto de resolución de la Asamblea del Consejo de Europa se insta a promover la total eliminación, por conducto de la cooperación internacional, de las instalaciones de petróleo y gas abandonadas<sup>129</sup>.

137. La cuestión de si la eliminación en el mar de plataformas en desuso debe seguir constituyendo una opción con arreglo al Convenio de Londres se encuentra en suspenso hasta que se adopte la decisión definitiva respecto de la enmienda de ese Convenio de 1972 (véanse también los párrafos 207 a 212 del presente documento). Hay dos propuestas de enmiendas: a) la inclusión en la definición de vertimiento de "el abandono o desmantelamiento in situ de plataformas u otras estructuras artificiales en el mar a los exclusivos efectos de su eliminación" y b) la inclusión entre los desechos que cabe tener en cuenta a los efectos del vertimiento, de "los buques, las plataformas u otras estructuras artificiales en el mar", con la siguiente nota: "a sujeción de que se haya removido en toda la medida de lo posible el material que pueda crear desechos flotantes o contribuir por otro concepto a la contaminación del medio marino y a condición de que el material vertido no oponga obstáculos graves a la pesca ni la navegación"<sup>130</sup>. Las partes contratantes habían llegado anteriormente a la conclusión, en espera de una decisión definitiva en la materia, de que en su práctica nacional aplicarían según las circunstancias de cada caso el Convenio de Londres y las directrices y normas de la OMI.

## 2. Contaminación procedente de actividades en el mar

138. La Convención impone a los Estados la obligación fundamental de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino que resulte directa o indirectamente de las actividades relativas a los fondos marinos sujetas a su jurisdicción y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción; esas leyes y reglamentos no serán menos eficaces que las reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados de carácter internacional (artículo 208).

139. Se ha propuesto examinar en la reunión extraordinaria para enmendar el Convenio de Londres la posibilidad de ampliar en el futuro el ámbito de las actividades de reglamentación de la exploración y explotación de petróleo y gas en el mar con arreglo al Protocolo, en espera de los resultados del examen de la cuestión en la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible<sup>131</sup>.

140. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible ha tomado nota del informe presentado por la OMI acerca de la aplicación del Programa 21, incluido su párrafo 17.30 (véase el documento A/50/713, párrs. 235 a 237), y ha coincidido con la conclusión de la OMI de que en este momento no existe una necesidad imperiosa de seguir estableciendo normas ambientales aplicables en todo el mundo respecto de las actividades de exploración y explotación de petróleo y gas en el mar. La Comisión recomendó a los Estados que siguieran realizando estudios en los planos nacional y regional acerca de la necesidad de medidas adicionales para resolver la cuestión de la degradación del medio marino como consecuencia de las plataformas de petróleo y gas en el mar, como se pedía en

el párrafo 17.30, teniendo en cuenta la pericia que existe al respecto en la OMI, el PNUMA y la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar. A esos efectos, la Comisión instó a que, dentro de cada región, se establecieran asociaciones entre los gobiernos y el sector privado y recomendó a los órganos regionales e interregionales competentes que hicieran aportaciones adecuadas a las reuniones de expertos que se celebrarían en los Países Bajos sobre la cuestión de las actividades de explotación de petróleo y gas en el mar<sup>132</sup>.

#### D. Objetos arqueológicos e históricos encontrados en el mar

141. Como se indicó en el informe anterior (A/50/713, párrs. 228 a 231), se está prestando creciente atención a las cuestiones jurídicas relativas a la protección del patrimonio cultural subacuático, tanto a nivel internacional como a nivel nacional. La Convención se ocupa de estas cuestiones en términos generales: de los objetos hallados fuera de los límites de la jurisdicción nacional, en el artículo 149, y de los hallados dentro de la jurisdicción nacional, en el artículo 303, que también se remite al artículo 33, referente a la zona contigua.

142. Los acontecimientos a nivel internacional se han centrado en la UNESCO. Más recientemente, la Comisión de Derecho Internacional (CDI) también ha indicado su intención de estudiar la cuestión (véase el párrafo 146). En 1993, el Consejo Ejecutivo de la UNESCO aprobó una resolución en la que se pedía al Director General que realizara un estudio de viabilidad sobre la preparación de un instrumento normativo internacional relativo a la protección del patrimonio cultural subacuático. En dicho estudio (marzo de 1995) se llegó a la conclusión de que "sería posible elaborar un instrumento jurídico para esta parte del patrimonio de la humanidad tan gravemente amenazada"<sup>133</sup>. Después de examinar el estudio, la Conferencia General de la UNESCO, en su resolución 28C/3.13, de 15 de noviembre de 1995, consideró que era necesario examinar en detalle los aspectos técnicos, y en particular jurisdiccionales, de la cuestión, e invitó al Director General a organizar, en consulta con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas y con la OMI, una reunión de expertos en materia de patrimonio cultural subacuático. También se invitó a los Estados interesados a que participaran como observadores en la reunión, que se celebró del 22 al 25 de mayo de 1996.

143. En la reunión de expertos se convino en que se necesitaba un instrumento jurídicamente obligatorio para la protección del patrimonio cultural subacuático y en que la UNESCO era el foro adecuado para su adopción. Además, hubo acuerdo general en el sentido de que en el futuro instrumento no deberían incluirse incentivos relacionados con el valor comercial, como los que figuraban en algunas leyes nacionales sobre el salvamento; que los buques de guerra deberían quedar excluidos del alcance de la aplicación del instrumento; que la solución más aceptable para hacer cumplir el instrumento era un enfoque fundado en la jurisdicción del Estado del pabellón y la jurisdicción del Estado del puerto, complementada por la jurisdicción vigente del Estado ribereño; y que el establecimiento de una nueva zona sometida a la jurisdicción del Estado ribereño no era un enfoque realista, porque afectaría al delicado equilibrio logrado en la Convención sobre el Derecho del Mar en relación con las distintas zonas marítimas. La creación de reservas o santuarios subacuáticos protegidos contó con el apoyo de algunos expertos a quienes preocupaba la protección de los

sitios conmemorativos. Asimismo se dijo que se necesitaba un órgano internacional encargado de la promoción y la vigilancia de la cooperación internacional en relación con el patrimonio cultural subacuático.

144. Los expertos también recomendaron que la Conferencia General de la UNESCO, en su reunión de octubre de 1997, adoptara una resolución en la que se instara a los Estados a tomar medidas provisionales dentro de las zonas sometidas a su jurisdicción, así como mediante la cooperación internacional, a fin de proteger al patrimonio cultural subacuático a la espera de la adopción y la entrada en vigor de una convención, en caso de que la Conferencia General decidiese elaborar tal convención.

145. A pedido de la reunión de expertos, la UNESCO está elaborando un "documento de referencia", teniendo en cuenta los proyectos de convención elaborados por la Asociación de Derecho Internacional<sup>134</sup> y el Consejo de Europa, así como las deliberaciones de la reunión de expertos<sup>135</sup>. Dicho documento, junto con el informe de la reunión de expertos, será presentado en 1997 a la Conferencia General de la UNESCO<sup>136</sup>.

146. Con respecto a los objetos arqueológicos e históricos hallados fuera de la jurisdicción nacional, debería tomarse nota asimismo de la posible labor futura de la Comisión de Derecho Internacional sobre el tema "Propiedad y protección de los pecios más allá de los límites de la jurisdicción marítima nacional". El Grupo de Trabajo sobre el programa de trabajo a largo plazo de la CDI señaló a este tema como uno de los tres posibles temas futuros, y asimismo indicó que la cuestión nunca se había estudiado antes y era de utilidad práctica. El esquema provisional sugerido para la labor futura comprende elementos tales como la definición de "pecio" y la enajenación de las naves o los objetos recuperados<sup>137</sup>; varios de los elementos sugeridos se refieren a cuestiones que también se plantearon en la reunión de expertos de la UNESCO sobre el patrimonio cultural subacuático. Sin embargo, el Grupo de Trabajo de la CDI ha expresado que no tiene el propósito de injerirse en la competencia de las otras instituciones correspondientes. Por consiguiente, si la Comisión decidiera abordar el tema, sería necesario definir claramente el alcance de su labor, teniendo en cuenta la labor que se estuviera realizando en otros ámbitos.

147. Entre otros acontecimientos en esta esfera, cabe señalar el creciente debate sobre las zonas marinas protegidas, la adopción de nuevas leyes nacionales, como la mencionada ley de Sudáfrica (véase el párrafo 34 e) supra) y declaraciones como la que formularon los Países Bajos al ratificar la Convención, en la que expresaron que, si bien la jurisdicción sobre estos objetos está limitada a la que se permite en los artículos 149 y 303 de la Convención, tal vez resulte necesario el desarrollo futuro del derecho internacional en la materia.

#### E. Remoción de los pecios

148. El tema de la remoción de los pecios figura desde hace mucho en el programa de trabajo a largo plazo del Comité Jurídico de la OMI y recientemente ha sido elevado al segundo nivel de prioridad<sup>138</sup>.

149. Los pecios pueden constituir un peligro para la navegación, para el medio marino o para la costa del mar y para los intereses conexos, en particular en las aguas de intenso tránsito de muchos estrechos y mares cerrados o semicerrados utilizados para la navegación internacional. También plantean otros problemas prácticos, como el reembolso o la recuperación de los gastos de remoción. No existe ningún documento específico sobre la remoción de pecios, y la Convención tampoco se refiere expresamente a los pecios, aun cuando contiene varias disposiciones pertinentes que confieren determinados poderes a los Estados ribereños en lo tocante a garantizar la seguridad de la navegación o la protección y la preservación del medio marino.

150. Para abordar los problemas prácticos relacionados con la remoción de pecios situados fuera del mar territorial, Alemania, los Países Bajos y el Reino Unido presentaron al Comité Jurídico de la OMI en octubre de 1995 un proyecto de convención internacional sobre la remoción de pecios. El objeto del proyecto es establecer reglas uniformes para la remoción de pecios fuera del mar territorial y armonizarlas con las potestades de los Estados ribereños con arreglo a la Convención. En el proyecto se recuerda que en el artículo 221 del Convenio internacional de 1969 relativo a la intervención en alta mar en los casos de accidente de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Derecho Público), enmendado por el Protocolo de 1973 a dicho convenio, se estipula que los Estados ribereños deben tomar medidas en la alta mar después de un accidente marítimo, a fin de proteger sus intereses contra la contaminación. En cuanto al alcance, el proyecto no resuelve la cuestión de si debe aplicarse a las instalaciones de petróleo y gas costa afuera, y en caso afirmativo en qué grado; los buques de propiedad estatal estarían excluidos. En el proyecto se estipula que incumbiría al Estado cuyos intereses resulten más directamente afectados por el pecio determinar si existe riesgo. Uno de los criterios que podría tener en cuenta un Estado para decidir si existe riesgo es el de si se ha determinado que el área es un área particularmente sensible "con arreglo a las directrices aprobadas por la Organización, o establecidas de conformidad con el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar"<sup>139</sup>.

151. El proyecto de convención sobre la remoción de pecios ha originado diversas observaciones relativas, en particular, a la falta de una función adecuada del Estado ribereño y a la introducción de una obligación de remoción en detrimento de otras opciones<sup>140</sup>. Asimismo se han formulado observaciones sobre la exclusión de buques de propiedad estatal, pues se plantean graves problemas en relación con los buques de guerra retirados del servicio que se pierden mientras son remolcados; asimismo se dijo que están claramente excluidos de la definición de buques de guerra contenida en la Convención (artículo 29)<sup>141</sup>. El subcomité establecido por el Comité Marítimo Internacional para examinar este tema llegó a la conclusión de que, si bien tal vez existan diferencias en la práctica de los Estados en la materia, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar otorga a los Estados ribereños los derechos necesarios para remover o exigir la remoción de pecios en el mar territorial. En lo tocante a la remoción de pecios fuera del mar territorial, este grupo de expertos llegó a la conclusión de que nada impide que se concierte una nueva convención que confiera a los Estados ribereños el derecho a remover los pecios, mientras sea compatible con la Convención sobre el Derecho del Mar<sup>142</sup>.

F. Conservación y administración de los recursos marinos vivos

152. En los últimos años se han producido varios acontecimientos de gran importancia en la esfera de la pesca marina a nivel mundial: el establecimiento de importantes compromisos en relación con la pesca en alta mar y la pesca en las áreas bajo jurisdicción nacional en el capítulo 17 del Programa 21, aprobado en 1992; el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces); el Acuerdo de 1993 para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (Acuerdo sobre abanderamiento de los buques pesqueros) y el Código Internacional de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, de 1995. Cabe destacar, para completar el examen de los asuntos oceánicos y el derecho del mar, que el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces es un importante componente del derecho del mar, que permite fortalecer enormemente algunas disposiciones generales de la Parte IX sobre la alta mar, incluso, en particular, el fortalecimiento de las medidas de cumplimiento, control y ejecución. Las novedades relativas a su puesta en práctica figuran en el informe del Secretario General de 4 de octubre de 1996 (A/51/383). Asimismo se señala a la atención el informe del Secretario General de 25 de septiembre de 1996 (A/51/404) relativo a otras cuestiones especiales relacionadas con la conservación y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos vivos.

153. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible ha acogido con beneplácito en particular esos importantes logros en su primer examen de la aplicación del capítulo 17. Asimismo reconoció la importancia del Consenso de Roma sobre Pesca Mundial en la Reunión Ministerial de la FAO sobre Pesca (marzo de 1995); de la decisión II/10 de la segunda reunión de la Conferencia de las Partes en la Convención sobre la Diversidad Biológica (véase el párrafo 230 infra); de las resoluciones de la Asamblea General 50/23, 50/24 y 50/25 relativas al derecho del mar y el aprovechamiento sostenible y la conservación de los recursos marinos vivos, y de la Declaración y el Plan de Acción de Kioto sobre la contribución sostenible de la pesca a la seguridad alimentaria (Kioto (Japón), diciembre de 1995). En su primer examen de la aplicación del capítulo 17, la Comisión se ocupó de sus esferas programáticas C y D, bajo el epígrafe "Aplicación de instrumentos internacionales sobre pesca"<sup>132</sup>.

1. Órganos y acuerdos regionales sobre pesca

Océano Atlántico

154. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA), en su 14ª reunión ordinaria (10 a 17 de noviembre de 1995), aprobó varias recomendaciones, relacionadas, entre otras cosas, con los temas siguientes: medidas complementarias de ordenación para el atún de aleta azul del Atlántico; exención de las cuotas para la pesca nacional en pequeña escala de atún de aleta azul en el Atlántico occidental; establecimiento de partes porcentuales de la captura total permisible; disposiciones en materia de edad mínima y máxima de captura para los Estados que pescan el pez espada en el

Atlántico septentrional, y aplicación de otra opción para la conservación del pez espada de tamaño inferior al normal en el Atlántico y la reducción de la mortalidad de los peces. La Comisión también expresó su preocupación por el incremento de las actividades de pesca del atún por parte de buques ajenos a las partes contratantes en la zona de la convención CICAA, en particular los que no cumplían con las recomendaciones aprobadas por la Comisión en materia de conservación y ordenación. La CICAA instó a los Estados que no fueran partes contratantes a tomar las medidas necesarias para cumplir las medidas reglamentarias convenidas internacionalmente para la conservación de los recursos marinos vivos y a presentar información estadística sobre sus capturas de atún y especies análogas en la zona regulada por la CICAA<sup>143</sup>.

#### Atlántico centrooriental

155. El Comité de Pesca para el Atlántico Centrooriental (CPACO), en su 13º período de sesiones (18 a 20 de diciembre de 1995)<sup>144</sup> hizo suyas las conclusiones de su Subcomité sobre la gestión de recursos dentro de los límites de la jurisdicción nacional en las que se recomendaba que las actividades de pesca de varias poblaciones dentro de la jurisdicción nacional de varios Estados ribereños se estabilizaran en los niveles existentes y que se redujeran las actividades de pesca de peces bentónicos en Gambia. La CPACO también aprobó la recomendación del Subcomité de que se considerara la posibilidad de adoptar las medidas reglamentarias de la CICAA, pues en la zona se capturaba una gran cantidad de atún.

156. El Comité destacó la necesidad de que la pesca se integrara en el marco general de la ordenación de las zonas costeras y de que se estudiaran las cuestiones relacionadas con las capturas incidentales descartadas en el mar, incluidas las medidas de ordenación y el uso de artes de pesca selectivas para reducir tales descartes. Asimismo se convino en que debía mejorarse la gestión de las poblaciones de alto valor, pues su explotación era excesiva en la mayoría de las zonas de la región.

157. El Comité también examinó la pertinencia del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces respecto de las pesquerías del Atlántico oriental. Si bien en la región hay pocas poblaciones de peces transzonales y las especies altamente migratorias ya están comprendidas dentro de la CICAA, el Comité señaló que numerosos principios contenidos en el Acuerdo eran aplicables a todas las pesquerías. Refiriéndose en particular a las poblaciones compartidas existentes en toda la región del CPACO, el Comité instó a sus miembros a que consideraran la posibilidad de pasar a ser partes en el Acuerdo, a que se aseguraran de que sus disposiciones sobre especies altamente migratorias fueran aplicadas por la CICAA y a que aplicaran las disposiciones pertinentes en materia de recursos compartidos.

158. El CPACO expresó su pleno apoyo al Código de Conducta de la FAO y destacó su importancia para la labor de ordenamiento y desarrollo en la región, poniendo de relieve la necesidad de que se diera amplia difusión en los idiomas apropiados al Código y a las posteriores directrices para su aplicación práctica.

### Atlántico Centrooccidental

159. El Comité para el Desarrollo y la Ordenación de la Pesca en las Antillas Menores de la Comisión de Pesca para el Atlántico Centrooccidental (COPACO), en su quinto período de sesiones (14 a 16 de noviembre de 1995) aprobó varias recomendaciones, entre ellas, recomendaciones relativas a los problemas propios de los pequeños Estados insulares y a la integración de la pesca en la ordenación de las zonas costeras<sup>145</sup>.

160. Tomando como base el informe de la secretaría del COPACO sobre la situación de los recursos pesqueros en la región, en el que se indicaba la necesidad de evaluar los recursos de la mayoría de las especies, el Comité convino en que los Estados de las Antillas Menores debían reunir los datos sobre las capturas de recursos bentónicos o de los arrecifes, expresados en capturas por cada zona unitaria en los bancos o arrecifes de cada una de las islas, y complementados por índices aproximados de la actividad de pesca, de modo de permitir que se elaboraran modelos de producción por área. Ello podría brindar útil información sobre la producción potencial y sobre la situación de la explotación de dicho recurso en los bancos o arrecifes de cada isla.

161. El Comité convino en que, habida cuenta de las actuales tendencias de la demanda de pescado y productos de la pesca y la falta de mecanismos y prácticas adecuados de ordenación en la región, había un creciente riesgo de que los recursos pesqueros se explotaran en exceso, y a la larga se agotarán. Se consideraba que tanto las fuerzas sociales como las económicas desempeñaban un papel importante en la determinación de la actitud de los gobiernos respecto de la ordenación de la pesca.

### Atlántico nororiental

162. La Comisión de Pesquerías del Atlántico Nororiental (CPANE) celebró un período extraordinario de sesiones (19 a 21 de marzo de 1996) sobre la gallineta nórdica de tipo oceánico y el arenque noruego que desova en primavera, y se llegó a un acuerdo en el sentido de que se necesitaban medidas apropiadas de ordenación para esas poblaciones. Para 1996 se recomendó una captura total permisible de 153.000 toneladas para la gallineta nórdica, que se distribuiría entre los miembros de la CPANE, y el establecimiento de un sistema de comunicación mensual de la captura para el arenque. La CPANE también pidió a los Estados que no fueran partes contratantes que cooperaran con ella a fin de lograr el respeto de las medidas de ordenación<sup>146</sup>.

### Atlántico nororiental

163. La Comisión de Pesquerías de la Organización de Pesquerías del Atlántico Nororiental (OPAN), en su 17º período anual de sesiones (11 a 15 de septiembre de 1995), aprobó recomendaciones sobre medidas de control y ejecución, así como sobre la conservación de las poblaciones de peces<sup>147</sup>. Llegó a un acuerdo sobre enmiendas con el contenido siguiente: objetividad en la distribución de inspecciones; transmisión de la información proveniente de las inspecciones para notificar anticipadamente las aparentes infracciones; presentación de informes sobre la captura a bordo de los buques pesqueros que entran en la zona regulada o salen de ella; establecimiento de dimensiones mínimas para las redes de pesca del capelán; disposiciones enmendadas sobre inspecciones en los muelles;

seguimiento de las aparentes infracciones; proyecto experimental en materia de observación y rastreo mediante satélite; planes de actividades y presentación de informes sobre la captura; tamaño mínimo en el momento de captura de 30 centímetros para el hipogloso de Groenlandia, y adopción de equivalentes de longitud del producto elaborado para el bacalao del Atlántico, la solla de los Estados Unidos y la limanda nórdica.

164. A recomendación de su Comité Permanente sobre las actividades pesqueras realizadas en la zona regulada por Estados que no son partes contratantes, el Consejo General de la OPAN convino en realizar gestiones diplomáticas ante Belice, Honduras, Sierra Leona y Nueva Zelandia para pedirles que retiraran sus buques de la zona regulada por la OPAN. El Consejo General destacó asimismo que cualquier actividad pesquera de esa índole sería contraria a la letra y el espíritu del que entonces era proyecto de acuerdo sobre las poblaciones de peces y los objetivos de la OPAN<sup>148</sup>.

#### Atlántico sudoccidental

165. La Comisión de Pesca del Atlántico Sur, integrada por la Argentina y el Reino Unido, emitió el 21 de noviembre de 1995 una declaración conjunta en la que se consignó el compromiso de llegar en el curso de 1996 a un entendimiento sobre la conservación de las especies pesqueras de la región en la que se daría prioridad a la conservación, principalmente del calamar illex y la polaca, sobre la base del mejor asesoramiento científico disponible. Se convino en que debía controlarse estrictamente la actividad pesquera en el Atlántico sudoccidental para la conservación de la población de illex, y debía evitarse que aumentara el nivel de la pesca en las zonas pertinentes. En la declaración se expresó inquietud respecto del alto nivel de actividad pesquera de illex en alta mar, que podía socavar los objetivos de conservación de la Comisión, y en consecuencia se recomendó a los Gobiernos que adoptaran medidas apropiadas para la vigilancia y el intercambio de información al respecto<sup>149</sup>. En una futura oportunidad se considerarían las consecuencias que puede tener el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces para la labor de la Comisión.

166. En su cuarta reunión, celebrada en abril de 1995, los Estados miembros de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur adoptaron una decisión sobre actividades pesqueras ilícitas en la Zona según la cual examinarían en su quinta reunión la posibilidad de establecer formas de cooperación en apoyo de la vigilancia de actividades pesqueras ilícitas, y asimismo prepararían un informe en la materia<sup>150</sup>.

#### Región interamericana

167. La Convención interamericana para la protección y la conservación de las tortugas marinas, adoptada el 5 de septiembre de 1996, se abrirá a la firma el 1º de diciembre de 1996; Venezuela será el país depositario. La zona de aplicación de la Convención comprenderá las aguas del Océano Atlántico, el Golfo de México, el Caribe y el Océano Pacífico, donde las partes ejercen soberanía o derechos soberanos sobre los recursos marinos vivos. En el artículo III de la Convención se estipula que tales derechos se ajustan al derecho internacional, en particular tal como está reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA) actuará como secretaría temporal de la Convención.



### Antártida

168. En su 14ª reunión anual (24 de octubre a 3 de noviembre de 1995), la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos de la Antártida aprobó varias decisiones para la temporada 1995/1996, entre ellas, límites de precaución para la captura de varias especies de peces, y realización de un nuevo estudio del krill en la zona 48 para tener especialmente en cuenta la necesidad de derivar límites de precaución para la captura de varias especies de peces. En lo tocante a la situación de las especies dependientes, incluida la mortalidad incidental de animales marinos durante las operaciones de pesca, la Comisión hizo suyo el asesoramiento de su Comité Científico encaminado a reducir la mortalidad de las aves marinas y mejorar la eficiencia de la pesca. Asimismo hizo suyas varias recomendaciones concretas de su Comité Permanente de Observación e Inspección que complementaban las disposiciones pertinentes del sistema de inspección, entre ellas, la medida en la cual las nuevas reglamentaciones no se aplicarían a determinados tipos de pesquerías. En cuanto al funcionamiento del plan de observación científica internacional, el Comité reconoció que era el único medio de obtener datos e información confiables sobre las pesquerías y de educar a las tripulaciones de los buques respecto del uso de medidas encaminadas a mitigar la mortalidad incidental de las aves marinas<sup>151</sup>.

### Océano Índico

169. El Acuerdo de creación de la Comisión del Atún para el Océano Índico (A/49/631, párr. 167) entró en vigor el 27 de marzo de 1996, cuando la República de Corea depositó el décimo instrumento de aceptación. El futuro papel de esa Comisión, que se ocupará de especies altamente migratorias, se verá afectado por el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces, en particular su artículo 10, en el que se detallan las funciones de los acuerdos y organizaciones subregionales y regionales sobre ordenación de la pesca<sup>152</sup>.

### Pacífico meridional

170. El 26º Foro del Pacífico Meridional (13 a 15 de septiembre de 1995) instó a todos los Estados interesados a que a la brevedad posible pasaran a ser partes en el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces. El Foro consideró que debían elaborarse con urgencia acuerdos amplios sobre ordenación regional de la pesca y una estructura compatible con las conclusiones de la Conferencia para administrarlos. Dichos acuerdos sobre ordenación debían basarse en un criterio de precaución para velar por la explotación sostenible de los valiosos recursos de atún de la región.

171. El Foro tomó nota asimismo de los considerables adelantos logrados en 1994 en la ejecución de los acuerdos regionales sobre pesca, entre ellos la concertación del mecanismo para el acceso a las pesquerías regionales; el importante aporte de la región a la elaboración del Acuerdo de 1995; los trabajos destinados a elaborar mecanismos amplios de ordenación de la pesca regional; los avances en el desarrollo del sistema regional de vigilancia de buques y los avances en la negociación de acuerdos multilaterales sobre acceso a las pesquerías. Seguirían haciéndose esfuerzos por concertar nuevos acuerdos multilaterales sobre pesca con países que practican la pesca de altura en

aguas distantes, velando por que al hacerlo ningún país miembro quedase en situación más desfavorecida que con arreglo a sus acuerdos bilaterales sobre pesca vigentes<sup>153</sup>.

## 2. Otros acontecimientos

172. La continua preocupación acerca del exceso de capacidad de las flotas pesqueras y el exceso de captura de las poblaciones de peces, así como la falta de otras posibilidades de empleo para los pescadores europeos en la industria pesquera, han llevado al Comité de Agricultura y Desarrollo Rural de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa a elaborar un informe completo sobre las políticas de ordenación de la pesca, que comprende un proyecto de resolución y un proyecto de ordenanza que se presentarían a la aprobación de la Asamblea<sup>154</sup>.

173. El Comité destacó la importancia de que las políticas de ordenación a largo plazo fueran prudentes y se fundaran en el conocimiento y la comprensión detallados del ecosistema marino pertinente y de las relaciones mutuas entre las especies, así como en una comprensión acabada de la interdependencia entre los factores técnicos, biológicos y económicos. Destacó la necesidad de mejorar en alto grado las políticas de ordenación de las pesquerías de especies múltiples en las zonas de mayor importancia para Europa, los pescadores europeos y las industrias conexas. Entre los objetivos importantes de la elaboración de regímenes jurídicos y políticas de ordenación mundiales y regionales figurarían el restablecimiento del equilibrio entre las actividades pesqueras y los rendimientos de la pesca, la adecuada ejecución de las medidas de conservación convenidas, la regulación y el control de todas las capturas (incluso en alta mar) y el cómputo de todas las capturas (incluidos los descartes) dentro de las cuotas determinadas para cada especie. Asimismo se hizo hincapié en la importancia de lograr la plena participación de los pescadores y otros grupos interesados en la elaboración y la aplicación de las políticas de ordenamiento de la pesca, y en el mantenimiento de una flota pesquera variada y diferenciada - con su núcleo en la pesca costera y con una capacidad adecuada al objetivo del desarrollo sostenible. El Comité también señaló a la atención la necesidad de promover la investigación y el desarrollo en materia de pesquerías y sus ecosistemas marinos, en las aguas europeas, teniendo en cuenta los vínculos con los demás usos, y propuso que se hiciera un estudio de los numerosos arreglos institucionales y actividades pertinentes. Además, exhortó a que se creara un programa u organismo marino europeo, como lo había recomendado la Asamblea en su resolución 1012 (1993), para coordinar la investigación de los ecosistemas marinos, formular y vigilar las políticas de conservación y explotación, y brindar información al público y a todos los encargados de la elaboración de políticas que se ocupan de las cuestiones relacionadas con el desarrollo sostenible de los recursos marinos vivos.

174. La continua viabilidad y la estabilidad económica de la pesca en todo el mundo también ha suscitado la atención de órganos internacionales con mandatos más generales. La Unión Interparlamentaria ha exhortado a los Estados a ratificar la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces. En su resolución, aprobada el 19 de abril de 1996, la Unión exhortó a que se tomaran medidas legislativas y de otra índole para asegurar una ordenación responsable de la pesca, incluida la aplicación del principio de la precaución y la previsión de mecanismos adecuados

de ejecución y de arreglo de controversias. Reconoció la necesidad de reestructurar las flotas pesqueras y de eliminar los subsidios de los gobiernos a la industria pesquera para superar los problemas derivados del exceso de capacidad de pesca y promover una industria pesquera que funcione sobre una base comercial. Asimismo tiene importancia para la aplicación del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces la exhortación que se hace en la resolución a que exista una participación más activa en los organismos internacionales y regionales dedicados a la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina y costera y el examen de sus programas con miras a mejorar las medidas existentes y elaborar otras nuevas<sup>155</sup>.

### 3. Conservación, ordenación y estudio de los mamíferos marinos

175. En todo el mundo los mamíferos marinos siguen sometidos a una intensa presión derivada de las capturas incidentales en las pesquerías artesanales costeras de pequeña escala y en la pesca de alta mar con redes de enmalle y deriva. Otros factores nocivos que generan una preocupación particular son los incidentes de mortalidad masiva, la contaminación y la degradación y las pérdidas del hábitat, especialmente en las zonas costeras. La Convención se refiere a los mamíferos marinos en sus artículos 65 y 120, en los términos siguientes: "... Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio".

#### a) Plan Global de Acción del PNUMA y la FAO

176. El Plan Global de Acción para la conservación, la ordenación y el aprovechamiento de los mamíferos marinos está siendo objeto de revisión por parte del Comité de Planificación y Coordinación, que está integrado por organizaciones intergubernamentales (el PNUMA, la FAO, la Comisión Oceanográfica Internacional (de la UNESCO) y la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT)) y no gubernamentales (la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos-Unión Mundial para la Naturaleza, el Fondo Mundial para la Naturaleza, Greenpeace y el Fondo Internacional para el Bienestar de los Animales)<sup>156</sup>.

177. Un comité consultivo científico asesora al Comité de Planificación y Coordinación y a la secretaría del PNUMA sobre ciertos elementos claves del Plan de Acción, como el fomento de la comprensión de los casos de mortalidad en gran escala de mamíferos marinos, la investigación y la evaluación de ese tipo de hechos y el suministro de asistencia técnica en situaciones que no tienen carácter de emergencia. Un equipo encargado de la respuesta en casos de emergencia deberá intervenir e investigar rápidamente las situaciones de mamíferos marinos arrojados a la costa y en riesgo de extinción, que de otro modo tal vez no fueran objeto de investigación. Se ha establecido un fondo que sufragará las necesidades básicas de la labor de un equipo de tareas, una vez que se haya desplegado<sup>157</sup>. El Comité de Planificación y Coordinación, en su última reunión (mayo de 1996), examinó la labor del equipo de respuesta de emergencia, incluido un informe sobre los casos de mortalidad de cachalotes en el Atlántico septentrional. Anteriormente el equipo había celebrado otras

consultas sobre casos de extinción en todo el mundo, pero no se ha desplegado un equipo de tareas.

178. El Comité de Planificación y Coordinación ha decidido realizar un examen completo de los aspectos jurídicos de la conservación de los mamíferos acuáticos, incluso el marco jurídico emanado de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; las disposiciones de las nuevas convenciones y demás principios sobre la materia, y los nuevos enfoques de la ejecución de las medidas jurídicas. Asimismo deberán tenerse en cuenta las amenazas a los mamíferos acuáticos y a su hábitat (por ejemplo, los efectos de las pesquerías y la degradación de los hábitat). Se prevé que el estudio se publique a fines de 1996.

b) Comisión Ballenera Internacional

179. En su 48ª reunión anual (24 a 28 de junio de 1996), la Comisión Ballenera Internacional adoptó varias decisiones con respecto a la ordenación de los mamíferos marinos y los pequeños cetáceos<sup>158</sup>.

180. Con respecto a los límites de la captura comercial de ballenas, la Comisión no aprobó la propuesta del Japón de otorgar una asignación provisional de socorro de 50 rorcuales aliblancos para las pequeñas comunidades costeras dedicadas a la captura de ballenas, pero convino en realizar un taller para considerar la posibilidad de admitir ese tipo de captura de ballenas en el caso de cuatro pequeñas comunidades costeras en el Japón. Noruega ha planteado objeciones respecto de los temas pertinentes que figuran en el anexo y ha ejercido su derecho de fijar límites nacionales de captura para sus operaciones costeras de captura de rorcual aliblanco. La Comisión aprobó una resolución en la que se exhorta a Noruega a cesar todas las actividades de captura de ballenas dentro de su jurisdicción.

181. Si bien la Comisión aceptó e hizo suyo el procedimiento revisado de ordenación de la captura comercial de ballenas, ha señalado que no considerará la posibilidad de establecer límites de captura distintos de cero antes de que se complete la labor sobre varias cuestiones, entre ellas, la determinación de un sistema de inspección y observación.

182. La Comisión acordó varios límites para la captura de ballenas como actividad de subsistencia por parte de aborígenes, de conformidad con su decisión de 1994 de realizar un estudio general de las poblaciones de ballenas sujetas a ese tipo de captura y los correspondientes límites de captura.

183. La Comisión consideró también otras cuestiones, como los métodos de dar muerte a las ballenas, la competencia jurídica de la Comisión en lo tocante a la ordenación de los pequeños cetáceos, el medio ambiente y las poblaciones de ballenas y la observación de las ballenas y los programas de investigación con arreglo al Programa de Investigación de las Ballenas y el Ecosistema de los Océanos Meridionales recientemente establecido por la Comisión Ballenera Internacional. La Comisión aprobó una resolución en la que se exhortaba al Japón a abstenerse de otorgar permisos para capturas con fines científicos.

c) Acontecimientos regionales

184. El Consejo de la Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional, en su sexta reunión, celebrada en Tromso (Noruega) los días 27 y 28 de marzo de 1996<sup>159</sup>, aprobó su Plan Conjunto para el Control de la Caza de Mamíferos Marinos, que prevé tanto la inspección nacional de la captura costera de ballenas como un plan de observación internacional. Su objetivo es asegurar que los sistemas de control de los países miembros se ajusten a una norma común, así como dar a la Comisión la oportunidad de vigilar el grado de observancia de las reglamentaciones nacionales de ordenación de los mamíferos marinos.

185. En una reunión de negociación celebrada en septiembre de 1995 en el marco de la Convención de Bonn sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres, se elaboró un proyecto de acuerdo para la conservación de los cetáceos en los mares Negro y Mediterráneo<sup>160</sup>. Como se estima que el proyecto afecta a las reglamentaciones de pesca, la Comisión Europea y los Estados miembros de la Comunidad Europea han señalado la necesidad de conciliar sus disposiciones con la Política común sobre pesca. Análogas preocupaciones acerca de la repercusión de las medidas de conservación de los pequeños cetáceos con respecto a la pesca han expresado los Estados del Mar Negro, que están elaborando una política común de pesca bajo los auspicios de la Convención sobre la pesca y la conservación de los recursos vivos en el Mar Negro y la futura Comisión de Pesca del Mar Negro. La determinación del ámbito geográfico del proyecto de acuerdo dependerá en gran medida de los resultados de las negociaciones entre la Federación de Rusia y Ucrania<sup>161</sup>.

186. Las actividades del PNUMA con arreglo al Plan Global de Acción comprenden el apoyo al desarrollo de un componente sobre mamíferos marinos dentro del Programa del Medio Ambiente del Mar Negro, financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y administrado por el Banco Mundial. En una reunión de los seis países del Mar Negro (diciembre de 1995) se examinaron las prioridades para la cooperación regional, incluida la coordinación de un censo de población y las evaluaciones de la mortalidad incidental. Se proyecta realizar talleres de capacitación, que probablemente también cuenten con la asistencia del componente de diversidad biológica del programa.

G. Acontecimientos en materia de derecho y política internacionales del medio ambiente

187. La Convención brinda el marco jurídico general para la protección ambiental y la conservación de los recursos marinos. La Convención reconoce e impone expresamente la necesidad de seguir elaborando reglas, normas y procedimientos y prácticas recomendados internacionalmente para la protección del medio marino en los planos mundial y regional, pero al mismo tiempo determina que esos procesos más especializados deberán orientarse según su estructura básica.

188. Las relaciones entre las obligaciones de los Estados de proteger y preservar el medio marino, con arreglo a la Parte XII y otras partes pertinentes de la Convención, y las obligaciones que hayan contraído en virtud de la amplia gama de instrumentos mundiales y regionales, que procuran directa o indirectamente proteger el medio marino están reguladas en el artículo 237 de la Convención. En el párrafo 2 de dicho artículo se estipula que las obligaciones

específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones especiales con respecto a la protección y preservación del medio marino deben cumplirse de manera compatible con los principios y objetivos de la Convención.

189. Algunos acontecimientos, como el proyecto de protocolo de enmienda del Convenio de Londres sobre los vertimientos y la decisión adoptada por la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de estudiar las relaciones entre dicho Convenio y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, demuestran la creciente atención que los Estados están prestando a la necesidad de garantizar la uniformidad y la compatibilidad entre la Convención y los desarrollos jurídicos posteriores. Además, algunas propuestas formuladas recientemente en las reuniones de la OMI, y algunas deliberaciones celebradas en dichas reuniones, indican que los Estados toman cada vez más como referencia las disposiciones de la Convención para hacer cumplir eficazmente otras convenciones en la esfera marítima.

190. También a nivel regional, los Estados destacan la importancia de la Convención como marco para todas las medidas jurídicas que contribuyan a la protección y la preservación del medio marino. Por ejemplo, los Estados miembros de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur, en su cuarta reunión, celebrada en abril de 1996, destacaron la importancia de la cooperación regional de conformidad con la Convención. En una Decisión sobre la protección del medio marino, se alentó a los Estados miembros que aún no lo hubiesen hecho a que ratificaran las convenciones y los protocolos multilaterales relativos a la protección y preservación del medio marino, entre ellos la Convención, el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces, el Convenio de Londres sobre los vertimientos y el Convenio MARPOL 73/78, o se adhirieran a ellos<sup>162</sup>.

191. Se está incrementando el reconocimiento de que la Convención constituye una importante contribución a la esfera nueva y cada vez más importante del derecho internacional relacionada con el desarrollo sostenible. Por consiguiente, se señala a la atención la labor de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible con respecto a los instrumentos y mecanismos jurídicos internacionales, en la que cuenta con la asistencia del Grupo de Expertos sobre la determinación de los principios del derecho internacional para el desarrollo sostenible. En dicho grupo participan expertos de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, las instituciones internacionales de financiación, las universidades y las secretarías de las convenciones pertinentes, incluida la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas. La Comisión ha puesto de relieve la importancia de los mecanismos de cumplimiento y supervisión de los acuerdos internacionales, incluidos los regímenes de presentación de informes, así como la necesidad de aumentar las capacidades con objeto de mejorar el cumplimiento, la supervisión, la inspección y la aplicación de las obligaciones internacionales. Además, la Comisión reconoció expresamente la necesidad de que se consoliden e integren los procedimientos y de que se establezca una cooperación entre las secretarías de las distintas convenciones con tal fin<sup>163</sup>. Cabe señalar que sigue creciendo el sistema de centros de coordinación sobre el derecho del mar establecido por la División para lograr la coordinación en todos los aspectos relacionados con la aplicación de la Convención, del que forma parte actualmente la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica.

1. Examen de la aplicación del capítulo 17 del Programa 21

192. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en su cuarto período de sesiones (18 de abril a 3 de mayo de 1996), examinó el capítulo 17 del Programa 21, con lo cual terminó el examen de todos sus capítulos. El capítulo 17 comprende siete esferas programáticas, la última de las cuales se refiere a los pequeños Estados insulares en desarrollo, tema que la Comisión examina por separado<sup>164</sup>. Para el examen del capítulo 17 se tomó como base el informe del Secretario General<sup>165</sup>, que fue elaborado por el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación (CAC), creado en 1993 por el Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible con la finalidad de, entre otras cosas, elaborar los informes necesarios para la Comisión.

193. La Comisión acogió con beneplácito los adelantos considerables alcanzados en esta esfera a partir de 1992. Además de la entrada en vigor de la Convención, a la que se reconoció expresamente como un logro fundamental para la aplicación del capítulo 17, la Comisión también acogió con beneplácito el Acuerdo de 1994 sobre la aplicación de la Parte XI, así como el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces, el Acuerdo de 1993 sobre los buques de pesca, el Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable y el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra (véanse los párrafos 198 a 205). Asimismo reconoció otras importantes declaraciones internacionales sobre políticas, como la Declaración y el Plan de Acción de Kioto y el Mandato de Jakarta (decisión II/10 de la segunda reunión de la Conferencia de las Partes del Convenio sobre la Diversidad Biológica). En su decisión 4/15, relativa, entre otras cosas, a las cuestiones a que se refiere el capítulo 17, la Comisión abordó fundamentalmente la aplicación de los instrumentos internacionales sobre pesca y la cooperación y la coordinación internacionales<sup>166</sup>.

194. Las principales recomendaciones de la Comisión, presentadas a la Asamblea General por conducto del Consejo Económico y Social, se refieren a los aspectos siguientes:

a) El establecimiento de arreglos institucionales para la ejecución del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra y para la realización de exámenes periódicos a nivel intergubernamental (un proyecto de resolución sometido a la aprobación de la Asamblea General en su quincuagésimo primer período de sesiones)<sup>167</sup>;

b) La decisión de realizar un análisis intergubernamental periódico de todos los aspectos del medio marino y demás cuestiones conexas" (a cargo de la Comisión, sobre la base de, entre otras cosas, un informe del Subcomité del CAC) (véanse asimismo los párrafos 238 a 242 infra);

c) La presentación de informes al Secretario General sobre la aplicación de los instrumentos internacionales sobre pesca y sobre "los progresos alcanzados en la instauración de una actividad pesquera más sostenible" (a cargo de la FAO);

d) Un examen de la labor del Subcomité del CAC, con el propósito de mejorar su estatuto y su eficacia, incluida la necesidad de establecer

vinculaciones interinstitucionales más estrechas (a cargo del Secretario General);

e) Un examen de la labor del Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP), con el propósito de aumentar su eficacia y su alcance, conservando, al mismo tiempo, su carácter de fuente de asesoramiento científico independiente y consensual (a cargo de las organizaciones patrocinadoras del GESAMP);

f) El examen en curso sobre la necesidad de adoptar medidas adicionales para abordar la cuestión de la degradación del medio marino debida a la explotación costa afuera de petróleo y gas (a cargo de la OMI, el PNUMA y la División (véase el párrafo 140 supra)).

No se adoptarán decisiones definitivas hasta que la Asamblea General celebre su período extraordinario de sesiones sobre el desarrollo sostenible, en junio de 1997.

#### Subcomité del CAC sobre Océanos y Zonas Costeras

195. Como preparación para el período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible examinará en abril de 1997 un informe del Secretario General que contendrá una evaluación general de los progresos logrados en la ejecución del Programa 21, así como recomendaciones sobre medidas y órdenes de prioridad futuros, incluidas recomendaciones sobre el futuro papel de la Comisión<sup>168</sup>. Los elementos del informe que se refieran directamente a las cuestiones contenidas en el capítulo 17 serán también preparados por el Subcomité del CAC.

196. El Subcomité del CAC sobre Océanos y Zonas Costeras ha comenzado a tomar las medidas necesarias para dar cumplimiento a las decisiones de la Comisión relacionadas con el capítulo 17. Entre otras medidas, el Subcomité convino en considerar al Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra como marco programático cooperativo para las esferas programáticas A (ordenación integrada y desarrollo sostenible de las zonas costeras y las zonas marinas, entre ellas las zonas económicas exclusivas) y B i) (protección del medio marino: fuentes de base terrestre).

197. El Subcomité también examinó, en su cuarto período de sesiones (mayo de 1996), los procedimientos para fortalecer la cooperación interinstitucional en materia de planificación de proyectos, en particular los medios para que el organismo en que se origina un proyecto se cerciore de las posibilidades de participación de otras organizaciones miembros, así como de las posibles superposiciones que se determinen. Las Naciones Unidas y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) se han ofrecido para ensayar los nuevos procedimientos con el propuesto documento del proyecto TRAIN-SEA-COAST titulado "Apoyo en materia de capacitación para los programas operaciones de aguas internacionales del Fondo para el Medio Ambiente Mundial" (véanse asimismo los párrafos 304 a 308 infra).



2. Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra

198. Los Estados Unidos, en su calidad de Gobierno anfitrión de la Conferencia Intergubernamental sobre la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, celebrada en octubre y noviembre de 1995, han presentado a la Asamblea General, en relación con el tema referente al derecho del mar, la Declaración de Washington y el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, adoptados en dicha Conferencia (A/51/116). La Conferencia fue convocada por el PNUMA, atendiendo al pedido contenido en el capítulo 17 del Programa 21, y el PNUMA estará encargado de facilitar la ejecución del Plan de Acción Mundial.

199. Si bien este nuevo instrumento no tiene carácter obligatorio, se apoya en una firme base jurídica internacional, constituida, muy especialmente, por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>169</sup>, así como por el Convenio de Londres en 1992, en particular a la luz de su próxima enmienda, y por numerosos instrumentos regionales para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, entre ellos, el recientísimo Protocolo revisado para la protección del Mar Mediterráneo frente a la contaminación proveniente de fuentes terrestres y actividades realizadas en tierra (marzo de 1996). También son importantes las exigencias contenidas en el Convenio Marco sobre el Cambio Climático, la Convención sobre la Diversidad Biológica y el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación.

200. Se espera que el Programa de Acción Mundial contribuya en alto grado al desarrollo progresivo del derecho internacional, incluido el derecho del mar; en particular, en el Programa se exhorta a tomar medidas para elaborar "un instrumento mundial jurídicamente vinculante para la reducción y/o eliminación de emisiones y descargas de los contaminantes orgánicos persistentes enumerados en la decisión 18/32 del Consejo de Administración" del PNUMA<sup>170</sup>.

201. Las recomendaciones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, que la Asamblea General tiene ante sí en un proyecto de resolución sometido a su aprobación (A/C.2/51/L.2), se destacan particularmente por su hincapié en la necesidad de que los Estados tomen medidas directas en todos los órganos rectores pertinentes del sistema de las Naciones Unidas para lograr la eficaz aplicación del Programa de Acción Mundial<sup>171</sup>, así como para asegurarse de que dichas medidas se coordinen, particularmente con miras al eficaz funcionamiento de un mecanismo de cámara de compensación para las principales categorías de fuentes<sup>172</sup>.

202. El enfoque adoptado por el PNUMA para la aplicación del Programa de Acción Mundial ha entrañado intensas consultas con sus programas marinos regionales, con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, particularmente las que han sido señaladas para asumir responsabilidades en el mecanismo de cámara de compensación<sup>173</sup>, y con los gobiernos y las organizaciones no gubernamentales. La forma definitiva del arreglo institucional, incluido, en particular, el papel del Programa sobre los Mares Regionales y la Dependencia del Agua del PNUMA, será aprobada por el Consejo de Administración del PNUMA en su 19º período de sesiones, que se celebrará en 1997. Cabe señalar que el PNUMA ha incluido al antiguo Centro de Actividades sobre los Océanos y las Zonas Costeras en la nueva

Dependencia del Agua, establecida para encargarse de manera integrada de todos los problemas relacionados con el agua; el Banco Mundial ha adoptado un enfoque análogo.

203. Se ha expresado gran preocupación en el sentido de que, si bien el Programa de Acción Mundial cuenta con un amplio apoyo en el plano conceptual<sup>174</sup>, no hay señales de que se le vaya a asignar una elevada prioridad en las actividades en curso de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas. En las consultas interinstitucionales convocadas por el PNUMA (mayo de 1996) se ha puesto de relieve que algunas organizaciones no tienen actualmente ni un mandato claro ni recursos suficientes para aplicar el Programa de Acción Mundial, y que tampoco existe financiación complementaria para nuevas actividades. Además, todavía no ha habido una indicación clara respecto de la asistencia que podría venir por el conducto del Programa sobre el medio ambiente mundial.

204. A consecuencia de las consultas interinstitucionales, se está prestando mayor atención al fortalecimiento del apoyo que el sistema brinda a nivel regional; sin embargo, será necesario articular exigencias regionales más concretas antes de que los organismos institucionales puedan prestar una asistencia eficaz. En general se llegó a la conclusión de que el desarrollo del sistema de cámara de compensación sería necesariamente lento.

205. Los insumos provenientes de los organismos asociados al PNUMA se describirán con más detalle en anexos al plan definitivo de aplicación. Por ejemplo, la FAO contribuirá en relación con los problemas de los plaguicidas, los nutrientes y la movilización de los sedimentos, así como en lo tocante a la ordenación de los bosques y la acuicultura en las zonas costeras. Es importante señalar que dentro del marco general del Programa de Acción Mundial pueden incluirse los ecosistemas de los manglares y la acuicultura en la gestión integrada de los recursos de las cuencas costeras. También es directamente pertinente el nuevo acuerdo para establecer un programa conjunto entre el PNUMA, la Comisión Oceanográfica Internacional de la UNESCO y el Laboratorio del Medio Marino del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) en Mónaco, para ayudar a los Estados a realizar evaluaciones comparables de la contaminación en los medios costero y oceánico, así como a elaborar y aplicar estrategias para la protección del medio marino.

3. Enmiendas al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias (Convenio de Londres de 1972)

206. Las normas y los criterios que figuran en el Convenio de Londres de 1972, o que han sido adoptados en virtud de éste, han sido reconocidos como las normas de carácter mundial sobre vertimiento a que se hace referencia en el artículo 210 de la Convención de las Naciones Unidas. En consecuencia, las partes en la Convención sobre el Derecho del Mar están obligadas a promulgar leyes y reglamentos que no sean menos efectivos que los que figuran en el Convenio de Londres, o que se hubiesen adoptado en virtud de éste, y a hacer cumplir esas normas y reglamentos de conformidad con el artículo 216, aun si no fuesen partes de ese último Convenio. En consecuencia, las enmiendas propuestas al Convenio de Londres, que se adoptarán en la forma de un protocolo en la reunión especial de las partes contratantes que se celebrará a fines de 1996,

revisten particular importancia para las partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

207. En el proyecto de protocolo de 1996 del Convenio de Londres, en el que se revisan ampliamente sus disposiciones, se incorpora la labor del Grupo de enmiendas, los debates celebrados en las reuniones consultivas 16<sup>a</sup>, 17<sup>a</sup> y 18<sup>a</sup> de las partes contratantes y el examen realizado por el Grupo de Juristas y de Cuestiones Lingüísticas. En el proyecto se incluye el texto de las enmiendas convenidas en principio en la reunión consultiva y el de las enmiendas cuyo examen todavía no se ha completado<sup>175</sup>.

208. En la reunión consultiva se convino en principio en enmendar la definición existente de vertimiento, que es también la versión empleada en el artículo 1 del Convenio de 1982, a fin de que incluya todo tipo de almacenamiento de desechos y otras materias en los fondos marinos y en su subsuelo por buques, aeronaves, plataformas u otras estructuras marinas artificiales y que se excluya de esa definición el abandono en los fondos marinos y en su subsuelo de material (por ejemplo, cables, tuberías y dispositivos empleados para la investigación marina) colocados con un fin distinto del de su simple eliminación. En consecuencia, se enmendará la definición de mar, a fin de incluir los fondos marinos y su subsuelo. Después de intensas negociaciones celebradas en la 18<sup>a</sup> reunión consultiva, se convino en seguir excluyendo de la definición a las aguas interiores<sup>176</sup>. No obstante, un nuevo artículo relativo a las aguas interiores exigiría a todas las partes contratantes que, a su discreción, apliquen las disposiciones del Protocolo o adopten otras medidas efectivas a fin de controlar los vertimientos o la incineración deliberados. Se deberá suministrar a la OMI información sobre legislación y mecanismos institucionales relativos a la aplicación, la observancia y las medidas de cumplimiento. También se convino en principio en agregar una definición de contaminación basada en el artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

209. También se convino en principio en incluir un nuevo artículo relativo a las obligaciones generales, cuyo párrafo 3 se basa en el artículo 195 de la Convención de 1982. El desarrollo de ese nuevo artículo, que introduce el enfoque de la precaución y el principio de "quien contamina paga" se relaciona con las propuestas de incluir "listas inversas" en lugar de "listas negras y grises", lo que significa que se prohibirá estrictamente todo tipo de vertimiento, con la excepción de categorías claramente definidas de desechos, y con el marco de evaluación de los desechos.

210. Entre las enmiendas que deberán seguir siendo examinadas en la Reunión Especial se incluyen las cuestiones de aceptar la lista inversa o de mantener la lista existente de prohibiciones, de permitir o prohibir completamente la incineración en el mar y, en este último caso, de incluir "los desechos de la pesca o el material resultante de las operaciones industriales de procesamiento del pescado" en la lista de desechos que se pueden incinerar, si se deben incluir nuevos artículos relativos a la exportación de desechos u otras materias, en cumplimiento de las medidas de control, investigación científica y técnica y aplicación provisional; y si se debe ampliar la aplicación de la Convención a los buques u otras embarcaciones que tengan derecho a inmunidad soberana.

211. En la reunión especial también se deberá examinar el artículo enmendado sobre arreglo de controversias, en que se propone que si después de 12 meses las partes no hubiesen podido resolver sus controversias mediante negociaciones, mediación o conciliación, se deberán resolver por medio del procedimiento arbitral establecido en el anexo, a menos que las partes conviniesen en usar uno de los procedimientos que figuran en el párrafo 1 del artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

#### 4. Responsabilidad e indemnización de los daños: nuevos instrumentos

212. En el párrafo 3 del artículo 235 de la Convención se pide a los Estados que cooperen en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la indemnización por daños ambientales, incluso la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de la indemnización y para la solución de las controversias conexas.

##### Convenio SNP de 1996

213. La labor desplegada por la OMI ha permitido un adelanto considerable en la aplicación del artículo 235 de la Convención. En la Conferencia internacional sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y limitación de responsabilidad (15 de abril a 3 de mayo de 1996) se aprobó el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización por daños relativos al transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (el Convenio SNP)<sup>177</sup> y el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas de 1976.

214. El Convenio SNP introduce un régimen de responsabilidad estricta para el armador, límites de responsabilidad más altos que los de los regímenes actuales de limitación general y un sistema de seguro obligatorio y de certificados de seguro. No sólo incluye la contaminación sino también otros riesgos, como incendio y explosión, causados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. En consecuencia, se debe pagar una indemnización no sólo por los daños causados por la contaminación en el territorio, incluso el mar territorial y la zona económica exclusiva de un Estado parte, sino también por las pérdidas de vida o las lesiones ocurridas a bordo y fuera del buque y los daños provocados a bienes ocurridos fuera del buque.

215. En el Convenio SNP se establece un régimen de responsabilidad y de indemnización basado en un sistema de dos niveles. La responsabilidad del armador, que crea el primer nivel, se complementa con un segundo, el Fondo SNP, financiado por los intereses de la carga. También se imponen contribuciones para el segundo nivel a quienes durante el año reciban una cierta cantidad mínima de carga nociva y potencialmente peligrosa.

216. El Convenio define las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas a las que se aplica mediante una referencia a las listas existentes, como el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas y el anexo II de MARPOL 73/78, y de esa manera contribuye a la aclaración de las disposiciones pertinentes de la Convención sobre el Derecho del Mar relativas a ese tipo de sustancias. En la Conferencia se decidió excluir del alcance del Convenio a los materiales radiactivos por un lado y al carbón y a otras cargas a granel de bajo riesgo por

el otro. En una resolución aprobada por la Conferencia se recomienda a la OMI y al OIEA que trabajen en conjunto para definir y examinar cuestiones relativas a la responsabilidad y a la indemnización por daños ocurridos durante el transporte de materiales radiactivos.

217. Los límites de la indemnización regulados en el Convenio se calculan utilizando como unidad de cuenta los derechos especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional. El límite agregado máximo de la indemnización regulada en el convenio es de 250 millones de DEG (aproximadamente 362 millones de dólares estadounidenses).

218. En el Protocolo de 1966 del Convenio sobre la limitación de responsabilidad en las reclamaciones marítimas se abordan las reclamaciones por pérdidas de vida o lesiones corporales y daños provocados a la propiedad. En el nuevo Protocolo se aumentan de manera sustancial los límites originales de indemnización regulados en el Convenio inicial de 1976 y se introduce un sistema simplificado para adoptar enmiendas a esos límites, de manera que se permite la posibilidad de actualizarlo periódicamente a fin de mantener los valores reales de la indemnización.

#### Contaminación causada por el combustible de los buques

219. En los Protocolos de 1992 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por hidrocarburos y del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (véase el apartado b) del párrafo 86 *supra*), actualmente en vigor, también se incluyen los daños causados por el combustible de los buques petroleros, cargados o no; pero la contaminación causada por el combustible de otros tipos de buques no está incluida y las víctimas de ese tipo de contaminación no pueden aprovechar la protección que brindan la responsabilidad estricta del armador y el seguro obligatorio. El Comité Jurídico de la OMI decidió dar a esa cuestión alta prioridad en su reunión de octubre de 1966<sup>178</sup> y varias delegaciones han propuesto que se elabore una convención autónoma<sup>179</sup>.

### 5. Transporte de materiales radiactivos

#### Labor de la OMI

220. En 1995 la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.790 (19) sobre el examen del Código para el transporte sin riesgos de combustible nuclear irradiado en cofres a bordo de buques (código INF). Hizo suya la iniciativa del Secretario General de convocar una reunión consultiva especial de instituciones relacionadas con el transporte de materiales sujetos al Código INF de 1993 y Estados costeros interesados a fin de compartir información, preocupaciones e ideas y para comprender mejor los aspectos pertinentes de seguridad y medio ambiente. La Asamblea también observó la importancia de contar con un régimen efectivo de responsabilidad e indemnización para el transporte marítimo de materiales radiactivos.

221. En esa reunión celebrada en marzo de 1996<sup>180</sup>, 13 de los 34 Estados miembros participantes pidieron concretamente en una declaración que el Código INF fuera

obligatorio<sup>181</sup>. El Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino habían observado previamente que la aplicación obligatoria del Código quizás fuera problemática y que había distintas opiniones sobre qué se debería incluir en un Código INF obligatorio; ambos comités han pedido que se les presenten más antecedentes al respecto.

222. El Comité de Seguridad Marítima, teniendo en cuenta las cuestiones mencionadas en la resolución de la Asamblea mencionada precedentemente y el resultado de la reunión especial, ha individualizado varias cuestiones que exigen que la OMI tome medidas al respecto y las supervise. Entre ellas se incluyen la aplicación obligatoria del Código INF, la planificación de rutas, la notificación a los Estados costeros y la disponibilidad de información sobre el tipo de carga que se transporta, incluso sus peligros; el seguimiento de los buques que transportan material INF durante todo el itinerario por una autoridad basada en tierra; la restricción o exclusión de buques que transportan sustancias INF de zonas marinas especialmente vulnerables; la suficiencia de las normas existentes en materia de respuesta a casos de emergencia; las medidas encaminadas a localizar, identificar y rescatar buques hundidos o cofres perdidos; la suficiencia de los regímenes actuales de responsabilidad en materia de accidentes con materiales INF y el efecto ambiental de los accidentes con materiales INF<sup>182</sup>.

223. El Comité decidió que no era necesario debatir la notificación a los Estados costeros en caso de accidente, como se había sugerido en la resolución de la Asamblea, ya que ello se regulaba en las normas actuales en materia de presentación de informes según las convenciones SOLAS y MARPOL y, en consecuencia, en la actualidad no se requería adoptar nuevas medidas al respecto<sup>183</sup>.

224. Las cuestiones de la planificación de las rutas, la notificación a los Estados costeros y la disponibilidad de información sobre el tipo de carga que se transporta plantean problemas de interpretación y aplicación de la Convención sobre el Derecho del Mar en relación con la amplitud de los derechos del Estado costero de controlar las actividades fuera de su costa y los intereses de los Estados del pabellón de mantener su libertad de navegación. Es necesario contar con directrices para determinar los Estados que reunirían los requisitos necesarios para ser considerados "Estados costeros interesados" en relación con esas cuestiones<sup>184</sup>. El Subcomité de Seguridad de la Navegación ha recomendado que se elaboren disposiciones para la planificación de los viajes de todos los buques; no obstante, la mayoría de las delegaciones se ha opuesto a la notificación previa a los Estados costeros de los viajes de buques que transporten materiales INF<sup>185</sup>.

225. En cuanto a la cuestión de la restricción o exclusión de buques que transporten materiales INF en zonas marítimas especialmente vulnerables, el Comité de Protección del Medio Marino ha observado que, si bien en las directrices de la OMI para la designación de zonas especiales y la identificación de zonas marinas especialmente vulnerables no se hace referencia al material INF, la cuestión se podría abordar en cualquier propuesta presentada por un gobierno encaminada a designar una zona como zona marítima especialmente vulnerable<sup>186</sup>.

### Acontecimientos regionales

226. Los Estados miembros de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur han decidido examinar la cuestión de establecer un sistema de supervisión y control e impedir el vertimiento de materiales peligrosos y otras sustancias nocivas en la zona. En su cuarta reunión también expresaron su preocupación en lo relativo al transporte seguro de materiales INF en toda la región<sup>187</sup>. Pidieron además a todos los Estados que siguieran cooperando e intercambiando información sobre el transporte de material nuclear y de desechos radiactivos y que siguieran trabajando a través de la OMI y el OIEA en la elaboración de nuevas medidas encaminadas a complementar el Código INF de 1993. Afirmaron su convicción de que era esencial contar con mecanismos internacionales efectivos de responsabilidad.

227. La Comunidad del Caribe (CARICOM) ha pedido a las naciones que en la actualidad se dedican al transporte de sustancias peligrosas por el Caribe que respeten los deseos de la Comunidad y que pongan fin inmediatamente a ese tipo de operaciones. En la declaración formulada en 1992 en la Reunión Especial de la Conferencia de Jefes de Estado y de Gobierno de la CARICOM se señaló que no se debía transportar por el Mar Caribe plutonio y otras sustancias radiactivas o peligrosas<sup>188</sup>.

228. En su segunda reunión, celebrada en noviembre de 1995, el Grupo Ministerial del Commonwealth sobre los Estados Pequeños hizo hincapié en los posibles peligros del transporte transfronterizo de desechos nucleares y peligrosos por las vías marítimas congestionadas de los Estados pequeños y acogió con beneplácito la declaración formulada al respecto por los Jefes de Estado y de Gobierno de la CARICOM en febrero de 1995 y la Convención de Waigani sobre desechos peligrosos y radiactivos, aprobada por el Foro del Pacífico Sur en septiembre de 1995, como instrumentos útiles para abordar esa cuestión crucial<sup>189</sup>. El Foro del Pacífico Sur reiteró la necesidad de realizar consultas amplias sobre los embarques que pasaran por la región y expresó su agradecimiento al Japón por haber brindado información y celebrado consultas en relación con sus embarques<sup>190</sup>.

### 6. Diversidad biológica, marina y costera

229. En el informe anterior el Secretario General destacó el valor científico y comercial de los recursos genéticos de los fondos abisales y observó que se había planteado la cuestión de la situación jurídica de esos recursos y las actividades conexas (A/50/713, párrs. 243 y 244).

230. Habida cuenta de su especial importancia para los Estados partes en la Convención, el Secretario General incluyó en su primer informe presentado de conformidad con el artículo 319 de la Convención (SPLOS/6, párrs. 41 a 46) un análisis de las novedades relativas a la aplicación del Convenio sobre la Diversidad Biológica, en particular la decisión II/10 de las partes en esa Convención, aprobada en noviembre de 1995. En el párrafo 12 todas las partes pidieron que se estudiara la relación entre el Convenio sobre la Diversidad Biológica y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en cuanto a la conservación y el uso sostenible de los recursos genéticos de los fondos abisales a fin de permitir que el Órgano Subsidiario de Asesoramiento

Científico, Técnico y Tecnológico abordara en reuniones futuras, según conviniese, las cuestiones científicas, técnicas y tecnológicas relativas al aprovechamiento de los recursos genéticos de los fondos abisales"<sup>191</sup>. Como, de conformidad con la decisión mencionada *supra*, el estudio se preparará en consulta con la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar, recientemente se han establecido comunicaciones entre las dos secretarías. Como el estudio todavía no se ha presentado, el Órgano Subsidiario se abstuvo de examinar esas cuestiones en su última reunión (Montreal, 2 a 6 de septiembre de 1996).

231. El tema general de la diversidad biológica marina y costera y el tema concreto del acceso a los recursos genéticos de los fondos abisales, plantean cuestiones importantes. El tema comprende no sólo la protección y conservación del medio marino, incluso la de la zona de los fondos marinos internacionales, sino también otros, como la aplicación del régimen del consentimiento para las investigaciones científicas marinas, el régimen de las zonas protegidas en la zona económica exclusiva, los deberes de conservación y ordenación de los recursos vivos de la alta mar y el desarrollo sostenible de los recursos marinos vivos en general. La cuestión concreta del acceso destaca la necesidad de realizar de manera racional y ordenada las actividades relativas a la utilización de los recursos genéticos derivados de la zona de los fondos abisales más allá de los límites de la jurisdicción nacional. El estudio que se preparará para las partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica será de igual o quizás mayor importancia para los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como para los Estados Miembros de la Asamblea General que examinen la aplicación general de la Convención y las consecuencias de las tendencias y los acontecimientos actuales para el derecho del mar.

232. Además de las cuestiones que quizás se planteen en relación con el derecho internacional aplicable o pertinente y la posible elaboración de normas y reglamentos internacionales aceptados generalmente, hay algunas preocupaciones en cuanto al foro intergubernamental adecuado para examinar las cuestiones planteadas ahora, así como otras cuestiones institucionales, incluida la coordinación entre organismos creados en virtud de tratados y las organizaciones internacionales competentes. Algunos de esos elementos se han abordado en la documentación de la Tercera Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica<sup>192</sup>.

233. El grupo de expertos sobre diversidad biológica marina y costera, establecido en cumplimiento de la decisión II/10 de la Segunda Conferencia de las Partes, no se pudo reunir de la manera prevista; no obstante, se ha dado un primer paso, ya que se ha elaborado la lista de expertos propuestos a partir de la cual se integrará el grupo. La Conferencia ha recomendado que ese grupo de expertos se concentre en determinar las esferas en que la Convención puede tener mayor efecto de entre las siguientes: ordenación integrada de zonas marinas y costeras, zonas marinas y costeras protegidas, uso sostenible de recursos vivos de las zonas costeras y marinas, maricultura y especies exóticas<sup>193</sup>. Entre otros temas importantes examinados por el Órgano Subsidiario se incluyen la evaluación económica de la diversidad biológica y de sus componentes, en particular en relación con el acceso a los recursos genéticos (artículo 15 del Convenio).



234. También se destaca la nueva importancia que se dio al tema de la diversidad biológica marina y costera en el cuarto período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en particular en relación con el capítulo 17 del Programa 21. La Comisión prestó particular atención a los arrecifes de coral y otros ecosistemas especiales (manglares, estuarios y lechos de zosteras), acogió con beneplácito la designación de 1997 como Año Internacional de los Arrecifes e hizo hincapié en la necesidad de planes integrados de ordenación costera y marina encaminados a proteger la diversidad biológica<sup>194</sup>.

#### 7. Zonas protegidas

235. El tema de las zonas protegidas reviste interés general y en un número cada vez mayor de instrumentos, incluso en la Convención, se establece su creación. Esas zonas tienen el propósito de prevenir la contaminación causada por buques (párrafo 6 del artículo 211) y proteger "los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro" (párrafo 5 del artículo 194). La relación existente entre el párrafo 6 del artículo 11 de la Convención y los conceptos de zona marina particularmente vulnerable y de zona especial de conformidad con la MARPOL 73/78 todavía no se ha aclarado completamente. Al respecto, debe tomarse nota del reciente proyecto de convenio de remoción de pecios presentado a la OMI (véanse los párrafos 150 y 151 supra).

236. Es necesario armonizar el número cada vez mayor de términos diferentes empleados para describir las zonas que necesitan protección especial de las actividades marinas y coordinar las medidas que se pueden adoptar para protegerlas y preservarlas, por ejemplo, "zona especial" según la MARPOL 73/78; "zonas especiales" en el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de 1982; "zonas marinas particularmente vulnerables" en las directrices de la OMI de 1991; "zonas vulnerables desde el punto de vista ambiental", empleado en las disposiciones generales de la OMI en materia de rutas marinas; y "zonas marinas y costeras vulnerables desde el punto de vista ambiental", propuesto por la Comisión Europea.

237. También es necesario coordinar las medidas exigidas por los distintos instrumentos relativos a la protección de los ecosistemas y los hábitat de la especies diezmadas, amenazadas o en peligro y otras formas de vida marina (párrafo 5 del artículo 194 de la Convención); la diversidad biológica (apartado a) del artículo 8 del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992)<sup>195</sup>; ecosistemas raros o frágiles (inciso v) del apartado a) del párrafo 17.30 del Programa 21); zonas marinas particularmente vulnerables (determinadas de conformidad con las directrices de la OMI y a que se hace referencia en el inciso iv) del apartado a) del párrafo 17.30 del Programa 21) y zonas marinas vulnerables desde el punto de vista ecológico (disposiciones generales en materia de rutas marinas). También existen disposiciones en varias convenciones regionales y en protocolos que se refieren a las zonas marinas protegidas y su designación. Por ejemplo, las aguas entre Córcega, Liguria y Provenza han sido recientemente designadas como zona especialmente protegida de importancia en el Mediterráneo, de conformidad con los artículos 8 y 9 del Protocolo de 1995 del Convenio de Barcelona relativo a las zonas especialmente

protegidas y a la diversidad biológica en el Mediterráneo<sup>196</sup>. Allí se menciona especialmente el marco establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

H. Papel de la Asamblea General en cuestiones relacionadas con los océanos y el derecho del mar

238. Después de la entrada en vigor de la Convención la Asamblea General subrayó el principio enunciado en el preámbulo de la Convención de que los problemas del espacio oceánico estaban estrechamente relacionados entre sí y tenían que ser considerados conjuntamente; señaló la importancia estratégica de la Convención como marco para la adopción de medidas nacionales, regionales y mundiales en el ámbito marino; hizo hincapié en la importancia del estudio y examen anual de los acontecimientos generales relacionados con el derecho del mar, y decidió, por ser la institución mundial a la que competía ese examen, "realizar un examen y evaluación anuales de la aplicación de la Convención y de otros acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y al derecho del mar" (resolución 49/28, preámbulo y párrafo 12 de la parte dispositiva).

239. El Secretario General, en el primer informe presentado de conformidad con el artículo 319 de la Convención (SPLOS/6, párrs. 32 a 36), señaló a la atención de los Estados Partes, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y las organizaciones internacionales competentes la sección C.2 de la decisión 4/15 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, que se refería a la sección F del capítulo 17 del Programa 21<sup>197</sup>. La Comisión realizó su primer examen de la aplicación del capítulo 17 en su cuarto período de sesiones (18 de abril a 3 de mayo de 1996) (véanse también los párrafos 192 a 194 supra).

240. La Comisión recomendó que se hiciera "un análisis periódico global de todos los aspectos del medio marino y demás cuestiones conexas que figuran en el capítulo 17 del Programa 21, cuyo marco jurídico general está establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". Esa recomendación se basó en las necesidades siguientes: "a) determinar mejor las prioridades para la acción mundial encaminada a promover la conservación y el aprovechamiento sostenible del medio marino; b) establecer una mejor coordinación entre las organizaciones de las Naciones Unidas y las instituciones financieras intergubernamentales pertinentes; c) contar con un asesoramiento científico, ambiental y económico social adecuado sobre esas cuestiones".

241. Es importante observar también que el examen que se recomienda incluiría otros elementos pertinentes del Programa 21, además del capítulo 17; la preparación del informe sería coordinada por el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación (CAC), y los resultados de esos análisis realizados por la Comisión serían examinados por la Asamblea General en relación con un tema titulado "Los océanos y el derecho del mar". En relación con la aplicación de los instrumentos internacionales sobre pesca, la Comisión también recomendó que se invitara a la FAO a que presentara un informe a las Naciones Unidas, al igual que a su Comité de Pesca, tomando nota de que un informe de esa naturaleza "sería pertinente para el examen de las cuestiones relacionadas con los océanos recomendado por la Comisión"<sup>198</sup>. Esas recomendaciones (véase el párrafo 195) serán examinadas en el período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de junio de 1997.

242. Si bien es cada vez más necesario hacer exámenes amplios que aúnen los adelantos producidos en distintos sectores y los examinen con una perspectiva multidisciplinaria, examinando también las relaciones existentes entre las cuestiones y los instrumentos jurídicos y normativos<sup>199</sup>, también se plantean cada vez problemas mayores debido a la posibilidad de duplicar las obligaciones de presentar informes y de adoptar decisiones conexas. Aparentemente ese problema es especialmente notable en el sector marino, habida cuenta del número relativamente alto de organizaciones que tienen competencia en uno o varios aspectos del sector.

## VIII. CONTROVERSIAS Y CONFLICTOS MARÍTIMOS

### A. Solución de controversias

#### Guinea-Bissau y Senegal

243. En 1991 Guinea-Bissau presentó una solicitud ante la Corte Internacional de Justicia acerca de la delimitación de "todas las zonas marítimas" de Guinea-Bissau y el Senegal. Respecto de su primera solicitud, presentada en 1989 sobre la validez del Laudo Arbitral de 31 de julio de 1989, la Corte había estimado que el Laudo era válido y vinculante; el hecho de que el Laudo no se había referido a los límites de la zona exclusiva económica y, por consiguiente, no había previsto una delimitación completa de las zonas marítimas en cuestión se atribuyó a la redacción del Acuerdo Arbitral de 1985. Respecto de la segunda solicitud, presentada en 1991, la Corte sostuvo que sería sumamente conveniente resolver aquellos elementos de la controversia no solucionados por el Laudo de 1989. Las negociaciones entre los dos gobiernos culminaron con el Acuerdo de Gestión y Cooperación entre el Gobierno de Guinea-Bissau y el Gobierno de la República del Senegal<sup>200</sup>, celebrado en Dakar el 14 de octubre de 1993 y firmado por los dos Jefes de Estado.

244. En el Acuerdo de 1993 se disponía, entre otras cosas, la explotación conjunta por ambas partes de una "zona marítima situada entre los acimutes de 268° y 220°, a partir de Cabo Roxo" (art. 1), y el establecimiento de un "organismo internacional para la explotación de la zona" (art. 4). El Acuerdo entrará en vigor cuando se concierte el acuerdo relativo a su establecimiento y funcionamiento (art. 7). El Acuerdo se concertó en Bissau el 12 de junio de 1995<sup>201</sup> y entró en vigor en diciembre de 1995.

245. En noviembre de 1995 ambas partes convinieron en poner fin al procedimiento de la Corte y, conforme a las condiciones estipuladas en el Reglamento de la Corte, y con el consentimiento de las partes, el Presidente de la Corte dictó una orden (8 de noviembre de 1995) por la que ponía fin al procedimiento y daba instrucciones para suprimir el caso de la lista.

#### Qatar - Bahrein

246. En 1991 Qatar presentó una solicitud ante la Corte a los efectos de que se incoara un procedimiento contra Bahrein "respecto de determinadas controversias existentes entre ellos en cuanto a la soberanía sobre las islas Hawar, los derechos de soberanía sobre los bajíos de Dibal y Qit'at Jaradah y la delimitación de las zonas marítimas de uno y otro Estado" (véase A/50/713,

párrs. 119 a 124). El plazo inicial (29 de febrero de 1996) fijado por la Corte para que cada una de las partes presentara una memoria sobre el fondo del asunto ha sido prorrogado, a solicitud de Bahrein, hasta el 30 de septiembre de 1996. En la orden de 1º de febrero de 1996 la Corte también se reservaba el derecho de iniciar un procedimiento ulterior a fin de adoptar una decisión adicional.

#### Camerún y Nigeria

247. En 1994 el Camerún presentó una solicitud a los efectos de que se incoara un procedimiento contra Nigeria en el marco del Caso Fronteras Terrestres y Marítimas entre el Camerún y Nigeria, que se refería a la ocupación de varias localidades en la península de Bakassi por tropas nigerianas, y pidió a la Corte que afirmara su soberanía sobre la península y determinara el trazado de la frontera marítima entre ambos Estados, ya que ésta no se había establecido en 1975. Más concretamente, el Camerún pedía a la Corte que "prolongase el trazado de su frontera marítima con Nigeria hasta el límite de las zonas marítimas que el derecho internacional colocaba bajo sus respectivas jurisdicciones". Tanto el Camerún como Nigeria han formulado declaraciones por las que aceptaban la competencia obligatoria de la Corte.

248. La Corte fijó las fechas límites para la presentación de la memoria del Camerún y la contra-memoria de Nigeria. Sin embargo, puesto que Nigeria había formulado algunas objeciones preliminares en cuanto a la competencia de la Corte y la admisibilidad de los reclamos del Camerún, la Corte suspendió las actuaciones relativas a los méritos de la causa (por orden del 10 de enero de 1996) y fijó el 15 de mayo de 1996 como plazo para la presentación de observaciones escritas del Camerún sobre las objeciones preliminares. Camerún así lo hizo el 1º de mayo de 1996.

249. La Corte recibió comunicaciones de ambas partes en las que éstas expresaban preocupación por incidentes ocurridos en la península de Bakassi, y el 12 de febrero de 1996 el Camerún pidió a la Corte que indicara medidas provisionales. La Corte celebró varias audiencias y posteriormente emitió una orden a tal efecto el 15 de marzo de 1996. Las partes debían garantizar que no se adoptarían medidas de ningún tipo, en especial de sus fuerzas armadas, que pudieran menoscabar los derechos de la otra parte respecto de cualquier fallo que la Corte pronunciare en el caso, o que pudieran agravar o extender la controversia entre ellas; que las fuerzas armadas actualmente en la península de Bakassi no avanzarían más allá de las posiciones ocupadas antes del 3 de febrero de 1996, y que se conservaran todas las pruebas pertinentes relacionadas con la zona en conflicto. En la orden también se pedía a las partes que prestaran toda la asistencia del caso a la misión de determinación de los hechos que el Secretario General había enviado a la península de Bakassi.

#### Eritrea y el Yemen

250. La controversia entre el Yemen y Eritrea en cuanto a la soberanía sobre el archipiélago Hanish Mayor y Hanish Menor próximo a la entrada del Mar Rojo siguió siendo objeto de enfrentamientos armados ocasionales entre los dos países, aunque en principio han convenido en someter la controversia a arbitraje.

251. Francia, que ha venido mediando entre las partes, anunció el 21 de mayo de 1996 que los Gobiernos de Eritrea y el Yemen habían convenido en solucionar pacíficamente sus controversias mediante arbitraje y habían aprobado las condiciones de un acuerdo sobre los principios de ese arbitraje<sup>202</sup>.

252. En julio de 1996, en una carta dirigida al Secretario General (A/51/260, anexo), el Yemen objetó la publicación por Eritrea de un mapa en el que se señalaban zonas de explotación petrolífera que englobaba zonas del Mar Rojo, entre ellas, partes denominadas "el polígono Hanish-Zaqar". El Yemen rechazaba en su carta cualquier pretensión de Eritrea que atentara contra la soberanía del Yemen y consideraba que lo que aparecía en el mapa constituía una flagrante violación del Acuerdo sobre Principios firmado en París el 21 de mayo de 1996. También indicó que pediría a Francia, que se había comprometido a observar la zona de la controversia, que adoptara medidas oportunas con respecto a "esta flagrante violación del Acuerdo sobre Principios". Posteriormente, las partes concertaron un acuerdo en el que establecían los procedimientos de arbitraje, y lo ratificaron el 3 de octubre de 1996.

#### B. Otros acontecimientos

##### Federación de Rusia y Ucrania

253. El estatuto del Mar de Azov y del Estrecho de Kerch, y la demarcación de la plataforma continental del Mar Negro, son actualmente objeto de examen en la Subcomisión de la Comisión rusa-ucraniana sobre trazado de fronteras, que celebró su primera reunión en agosto de 1996<sup>203</sup>.

##### Israel y Jordania

254. De acuerdo con el Tratado de Paz entre Jordania e Israel de 1994<sup>204</sup>, ambas partes han celebrado un acuerdo sobre la delimitación de sus límites marítimos en el Golfo de Aqaba<sup>205</sup>. Básicamente, las partes convinieron en que la frontera marítima seguiría la línea media del Golfo en dirección sur hasta el último punto de la frontera marítima entre los dos países.

##### República Islámica del Irán y los Estados Unidos de América

255. En una carta al Secretario General, la República Islámica del Irán ha protestado por las medidas de los Estados Unidos encaminadas a "causar perjuicios" y violar su espacio aéreo y mar territorial. Entre las medidas mencionadas cabe citar la del 8 de febrero de 1996 cuando un helicóptero iraní en vuelo de la plataforma petrolera de Bushehr fue obligado a regresar a la plataforma debido a las frecuentes advertencias y obstáculos por parte de buques de guerra de los Estados Unidos. La República Islámica del Irán estimó que, al tiempo que respetaba y cumplía las resoluciones del Consejo de Seguridad, la debida aplicación de esas resoluciones no impedía que aplicara medidas legítimas en su zona económica exclusiva<sup>206</sup>.

/...

### Israel y el Líbano

256. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha tomado nota de la declaración del Líbano de que, desde abril de 1996, la armada israelí ha venido violando las aguas territoriales libanesas, cometiendo actos de agresión e impidiendo por la fuerza que buques comerciales ingresaran al puerto de Beirut y otros puertos comerciales de la costa del Líbano meridional mediante la imposición de bloqueos marítimos. El Comité también ha tomado nota en su informe de la posición de varias delegaciones de que el Comité no constituye el foro apropiado para el examen de cuestiones de seguridad, sino únicamente de los aspectos técnicos de las cuestiones marítimas<sup>207</sup>.

### La controversia sobre las islas del Golfo Pérsico

257. La controversia entre la República Islámica del Irán y los Emiratos Árabes Unidos en cuanto a la soberanía sobre las islas de Abu Musa, Gran Tumb y Pequeña Tumb ha seguido creando tensión en la región. En una carta dirigida al Secretario General, la República Islámica del Irán protestó por el vuelo de un avión de los Estados Unidos sobre el territorio iraní, incluida la isla de Abu Musa<sup>208</sup>; en su respuesta, los Emiratos Árabes Unidos protestaron, en una carta dirigida al Secretario General, contra la alegación de que el espacio aéreo situado sobre la isla de Abu Musa pertenecería a la República Islámica del Irán, rechazó categóricamente todo atentado contra su soberanía sobre la isla de Abu Musa y reafirmó que estaban dispuestos a solucionar la cuestión de las tres islas "por medios pacíficos, incluida la posibilidad de llevar el caso a la Corte Internacional de Justicia"<sup>209</sup>.

### El Japón y la República de Corea

258. El establecimiento de zonas económicas exclusivas por el Japón y la República de Corea ha encendido el conflicto acerca de la soberanía sobre dos pequeños islotes que yacen a unas 150 millas de la costa a mitad de camino entre los dos Estados. Los dos islotes - denominados Takeshima (en el Japón) y Tok To o Tok Do (en la República de Corea) - se encuentran a unas 150 millas de la costa. Los islotes tienen una superficie de apenas 300 yardas cuadradas, aunque están rodeados de aguas ricas en recursos pesqueros.

### China y Viet Nam

259. En agosto de 1996 Viet Nam informó de que se habían mantenido conversaciones útiles con China sobre la demarcación del Golfo de Tonkin que comparten los dos países. Los supuestos progresos se alcanzaron durante una reunión del grupo de trabajo conjunto sobre zonas marítimas que se superponen al norte de Viet Nam y al sudeste de China, celebrada en Hanoi en agosto. La reunión fue la séptima que celebró el grupo desde que ambas partes convinieron en iniciar negociaciones sobre las zonas del golfo en conflicto hace casi tres años. La zona ha sido objeto de controversias en relación con los derechos de pesca y la exploración petrolífera<sup>210</sup>.

/...

## China y el Japón

260. Desde el decenio de 1970 China y el Japón se han venido disputando la soberanía sobre un grupo de cinco islotes y rocas desnudas, conocidas en el Japón como Senkaku y en China como Diaoyu, ubicados a unas 200 millas al este de la costa china, y que se encuentran bajo el control efectivo del Japón. En julio de 1996 un grupo de nacionalistas japoneses construyó un faro sobre las islas y enarboló una bandera japonesa, en una protesta enérgica, China sostuvo que las islas formaban parte del territorio chino desde tiempos antiguos.

261. Se ha informado de que el motivo principal por el que las islas han pasado a ser el centro de tanta atención es que, según algunos estudios, podría haber grandes reservas petrolíferas en sus inmediaciones. Dos buques de estudios marítimos chinos han llevado a cabo actividades de exploración en lo que el Japón considera aguas japonesas alrededor de las islas<sup>211</sup>.

## IX. DELINCUENCIA MARÍTIMA

262. La Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal de las Naciones Unidas en su quinto período de sesiones, celebrado en mayo de 1996, aprobó un proyecto de declaración de 11 artículos sobre el delito y la seguridad pública para su transmisión a la Asamblea General (A/C.3/51/L.11, anexo) por la cual los Estados se comprometerían a aplicar una amplia gama de medidas de lucha contra la delincuencia. Entre sus disposiciones figuran compromisos que asumirán los Estados para luchar contra las graves manifestaciones de la delincuencia transnacional, incluido el tráfico ilícito de drogas, para evitar que quienes cometen esos delitos puedan encontrar un refugio seguro en sus territorios<sup>212</sup>.

263. En la delincuencia transnacional hay importantes aspectos marítimos. Los buques de navegación marítima, incluidas las embarcaciones de pesca y de recreo, y los puertos son muy utilizados por las bandas criminales organizadas para el contrabando de drogas, seres humanos, especies amenazadas, armas y mercenarios<sup>213</sup>. También existe una preocupación por el tráfico ilícito de materiales nucleares y otras sustancias radioactivas, y así la Comunidad Europea ha pedido al Grupo de trabajo de la OMI sobre la interfaz buque-puerto que incluya en su programa de trabajo la cuestión de la instalación de controles fronterizos sistemáticos en los puertos marítimos de la región<sup>214</sup>.

### A. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

264. La Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988 están estrechamente relacionadas. El artículo 108 de la Convención de 1982 dispone que todos los Estados han de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes "en violación de las convenciones internacionales", mientras que en los párrafos 1 y 11 del artículo 17 de la Convención sobre Estupefacientes de 1988 se hace referencia al "derecho internacional del mar" y en el párrafo 3 a la "libertad de navegación con arreglo al derecho internacional". Al 31 de agosto de 1996, 82 Estados eran partes en ambas convenciones.

265. Dada la expansión en todo el mundo del tráfico de drogas por vía marítima, se ha prestado especial atención al reforzamiento a escala mundial de la aplicación del artículo 17 de la Convención de 1988. Tras las valiosas recomendaciones y el informe del Grupo de Trabajo sobre Cooperación Marítima de la Comisión de Estupefacientes, que se reunió en 1994 y en 1995 (véase A/50/113, párrs. 156 a 160), vino la reunión de un grupo de expertos (Viena, 27 a 29 de febrero de 1996)<sup>215</sup> para elaborar programas de capacitación y asistencia técnica para la aplicación del derecho marítimo en el contexto del artículo 17. En la reunión también se examinó la cuestión de la visita y el registro de diferentes tipos de buques y el decomiso de drogas ilícitas y se determinaron sectores que deberán incluirse en los programas de capacitación, por ejemplo estrategias de aplicación, utilización de perfiles de inteligencia, vigilancia, entrega controlada, visita, registro e incautación, así como los procedimientos posteriores a la incautación.

266. La Comisión de Estupefacientes consideró que la labor realizada en esa esfera había contribuido al desarrollo de un marco de cooperación para luchar contra el tráfico de drogas por vía marítima y ha instado al Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID) a que preparara guías de capacitación, así como otros medios de cooperación técnica, y convocara un seminario regional de capacitación para personal encargado de hacer cumplir al derecho marítimo<sup>216</sup>.

267. En términos generales, la cooperación regional en esta esfera se está consolidando como parte de su Plan de Acción para la coordinación y cooperación en la fiscalización de drogas en el Caribe, los Estados y territorios de la región han decidido últimamente consolidar los numerosos acuerdos bilaterales de cooperación en un acuerdo regional que incluya a todos los Estados del Caribe, así como los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido; y elaborar un sistema para aprovechar al máximo y coordinar todos los recursos marítimos y aéreos disponibles en la región. El Sistema de Seguridad Regional de los siete países del Caribe Oriental ha recibido el encargo de planificar un marco que permita supervisar todos los aspectos marítimos de las operaciones de tráfico de drogas en el Caribe, prestando particular atención a la creación de servicios subregionales de guardacostas<sup>217</sup>.

268. Es importante que los gobiernos trabajen junto con la industria naviera para garantizar que sus buques no se utilicen para el transporte ilícito de drogas y que las tripulaciones no participan en el tráfico de drogas. La Organización Mundial de Aduanas está, pues, cooperando con los órganos del sector marítimo en virtud de memorandos de entendimiento, y el Comité de Facilitación de la OMI está elaborando directrices para la prevención del contrabando de drogas en buques que se dedican al comercio internacional, que se presentará a la Asamblea de la OMI en 1997<sup>218</sup>.

#### B. Tráfico de indocumentados

269. El tráfico de indocumentados sigue creciendo y como en algunos países no hay leyes que sancionen a los infractores, parece que los negocios van viento en popa. Hay varias redes establecidas que van de los Balcanes al Báltico: desde el Asia central los indocumentados pasan por la Federación de Rusia camino de los Estados Bálticos y luego de los países escandinavos; la ruta de los



Balcanes, la favorita de los africanos y los asiáticos, va de Turquía a Hungría y su destino final es la Europa septentrional<sup>219</sup>. Pero la red también se extiende, más allá de Europa occidental, a los Estados Unidos y el Canadá<sup>220</sup>. Según un informe recientemente publicado, Europa occidental, África occidental, el Zaire, la República Unida de Tanzania, Sudáfrica, el Perú y Colombia son actualmente los lugares más en voga en lo que respecta a los polizones. En todo el mundo son muchos los casos en que los polizones cuentan con la ayuda de organizaciones delictivas para subir a bordo, y los contenedores son con gran diferencia el escondite más corriente<sup>221</sup>.

270. La Asamblea de la OMI, en su último período de sesiones, observó con preocupación los considerables riesgos que corrían no sólo los propios polizones, sino también la gente de mar que, debido a la gran escala en que se llevan a cabo algunas de esas operaciones, puede verse dominada por el número de polizones que se encuentran a bordo<sup>222</sup>. El Comité de Facilitación aprobó ulteriormente una circular relativa a "Directrices sobre la asignación de responsabilidades para buscar una salida feliz en caso de presencia de polizones"<sup>223</sup>, y en espera de su aprobación por la Asamblea de la OMI en 1997, recomendó que todas las partes interesadas las pusieran en práctica inmediatamente<sup>224</sup>. Las directrices dan orientaciones prácticas en cuanto a los procedimientos que han de seguirse para garantizar que el regreso y la repatriación de polizón se hagan de manera aceptable y humana.

271. Para determinar qué otras medidas cabría tomar, la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal de las Naciones Unidas fue invitada a estudiar "la importante cuestión del derecho del mar"; el control marítimo tiene especial importancia dado el volumen conocido de los movimientos ilegales de población que tienen lugar por mar y el hecho de que los controles fronterizos marítimos y costeros son de importancia capital para prevenir y detectar una gran parte del tráfico ilícito mundial<sup>225</sup>. En el período de sesiones de mayo de la Comisión se presentó un proyecto de resolución en el que se pedía que se tomaran medidas para luchar contra el contrabando, inclusive unos procedimientos agilizados para la inspección internacional en aguas territoriales de buques sospechosos de realizar tales actividades, pero luego se retiró el proyecto para poder estudiar más a fondo otros temas<sup>226</sup>.

### C. Piratería y robo a mano armada en el mar

272. Sigue aumentando el número de incidentes de piratería y robo a mano armada que se comunican a la OMI de que son víctimas los buques. Un análisis regional efectuado por la OMI de los incidentes comunicados en 1995 muestra que de un total de 132 incidentes en todo el mundo, 68 tuvieron lugar en el Mar de China; 20 en Sudamérica, 15 en el Océano Índico, 12 en el estrecho de Malaca, 11 en África oriental, 4 en África occidental y 2 en el Mar Mediterráneo. La mayoría de esos incidentes tuvieron lugar en el mar: 66 en aguas territoriales y 44 fuera de esas aguas<sup>227</sup>.

273. Recientemente se han comunicado a la OMI dos incidentes de apoderamiento ilícito, uno a la altura de la frontera entre Tailandia y Camboya<sup>228</sup>, y el otro en aguas territoriales turcas<sup>229</sup>. En ambos casos fue posible recuperar los buques. Sin embargo, en el primer incidente, el buque y su carga con los piratas a bordo fueron hallados al cabo de tres semanas en un puerto de China

meridional y la Oficina Marítima Internacional (de la Cámara Internacional de Comercio) comunicó a la OMI que la industria naviera había necesitado más de seis meses para resolver la situación ante las autoridades, pese a existir pruebas indiscutibles sobre la verdadera identidad del buque y los propietarios de la carga. La Oficina sugirió que el Comité de Seguridad Marítima estudiara la posibilidad de formular recomendaciones para tratar con ese tipo de situaciones, y señalando que el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos, contra la Seguridad de la Navegación Marítima resultaba insuficiente en ese contexto<sup>230</sup>.

#### X. APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS MARINOS NO VIVOS

274. El año pasado se observaron importantes acontecimientos relativos a los recursos marinos no vivos, tanto los combustibles como los minerales distintos de los combustibles. Después de unos años de poca actividad, en todo el mundo hay síntomas de una recuperación notable de la explotación de yacimientos de petróleo y gas mar adentro: se espera que en 1996 alcancen su nivel máximo desde hace más de cinco años los gastos de exploración y producción, y ese período de alto crecimiento de la explotación de petróleo mar adentro puede durar hasta el año 2002, según los expertos<sup>231</sup>. En casi todos los países del mundo se observa una clara tendencia a explotar los yacimientos en aguas más profundas. Por ejemplo, el 40% de las ofertas en la subasta de concesiones de explotación para la costa estadounidense del Golfo de México celebrada en abril de 1996, se situaban a profundidades de más de 2.700 pies, y la más profunda estaba a 9.280 pies; Nigeria acaba de abrir el proceso de presentación de ofertas para seis concesiones de explotación recién creadas en zonas situadas entre 3.900 y 8.200 pies de profundidad<sup>232</sup>. En la actualidad la mayor profundidad a que se han efectuado perforaciones exploratorias se sitúa en torno a los 7.000 pies, pero en un futuro próximo se espera que las perforaciones lleguen a 10.000 pies. En la actualidad el pozo de petróleo situado a mayor profundidad del mundo está frente a la costa de Brasil, a una profundidad de unos 3.300 pies.

275. En lo que se refiere al carbón, el otro combustible mineral fósil que se puede extraer de fuentes marinas, la minería del carbón frente a la costa empezó hace más de 400 años y todavía se realiza mediante prolongaciones submarinas de pozos de mina excavados en tierra o en islas artificiales. Se están estudiando las posibilidades de explotar la energía del carbón mediante su gasificación in situ<sup>233</sup>.

276. También se están haciendo investigaciones sobre la recuperación de los hidratos de gas metano. Entre 600 y 1.500 pies bajo el nivel de los fondos marinos, en las plataformas continentales de todo el mundo hay vastos depósitos sometidos a una presión elevada. Los científicos han estimado que el carbono orgánico contenido en los hidratos de los fondos marinos es el doble que el contenido en todos los depósitos recuperables y no recuperables de petróleo, gas y carbón que existen en el mundo<sup>234</sup>. Los científicos están buscando el modo de explotar esos yacimientos sin causar un desastre ecológico, particularmente considerando que un accidente podría causar en los fondos marinos aludes que a su vez podrían provocar la liberación repentina de metano, que tiene un efecto invernadero muchas veces superior al del dióxido de carbono<sup>235</sup>.

277. En lo que respecta a las fuentes de energía no convencionales y renovables - oleaje, mareas, corrientes, vientos en alta mar y gradientes térmicos oceánicos - las actividades de investigación y desarrollo están todavía en una fase experimental. Aunque generalmente se reconoce su enorme potencial (por ejemplo, una estimación modesta de la energía total del oleaje explotable en el mundo es de 400 gigavatios)<sup>236</sup>, todavía no se ha logrado explotación económica en gran escala. Si bien una empresa británica instaló en 1995 un generador movido por el oleaje que, según se preveía, produciría bastante electricidad para cubrir las necesidades de 2.000 hogares, este año la National Oceanic and Atmospheric Administration de los Estados Unidos ha abandonado el programa que existía desde hace 15 años de concesión de licencias para la conversión de la energía térmica de los océanos porque no se ha recibido ninguna solicitud<sup>237</sup>.

278. En comparación con la extracción de combustibles mar adentro, la explotación de minerales distintos de los combustibles, limitada a las aguas menos profundas, es relativamente limitada, pero está creciendo rápidamente en muchas partes del mundo.

279. La arena y la grava quizás sean actualmente el más importante recurso mineral que se explota mar adentro. La explotación comercial de esos materiales de construcción se lleva a cabo en Europa occidental y en Asia, y también frente a la costa oriental de los Estados Unidos. Las canteras costeras son un elemento nuevo e importante en algunas zonas, por ejemplo en Noruega.

280. El dragado de depósitos de aluvión se realiza en muchos países, por ejemplo, el estaño en Indonesia, Tailandia y Malasia y el oro en Filipinas y Alaska. Se explotan yacimientos de arenas minerales en la playa y cerca de la costa (ilmenita, rutilo, zirconio, monazita) en Australia, Malasia, la India, China, Sri Lanka, Sudáfrica y los Estados Unidos. Hace muchos años que en el África meridional se practica la prospección de diamantes mar adentro, y ahora se está haciendo frente a la costa de Australia noroccidental. Los fosfatos, que se utilizan como abono, también se obtienen de fuentes situadas mar adentro y aunque la mayor parte del suministro mundial de fosfatos procede actualmente de yacimientos situados en tierra, el aumento muy rápido de la demanda (la producción mundial ha aumentado en un 500% en 40 años) puede llevar a recurrir cada vez más a las fuentes marinas<sup>238</sup>.

281. Los recursos minerales marinos situados en aguas más profundas, tanto dentro como fuera de las zonas bajo jurisdicción nacional, que despiertan interés comercial son los nódulos polimetálicos de los fondos marinos, las capas de óxido de manganeso rico en cobalto sobre las rocas, los sulfuros polimetálicos a lo largo de los centros de difusión de los fondos marinos y la arcilla roja metalífera. De momento ninguno de esos recursos se explota comercialmente, pero se han dedicado muchos esfuerzos de investigación y desarrollo a ese tipo de recursos.

282. En lo que respecta a los nódulos polimetálicos, los trabajos de investigación y desarrollo, que empezaron en el decenio de 1970 y se prosiguen en la actualidad a ritmo lento, se concentran en cuatro esferas críticas: exploración, diseño y aprovechamiento de un sistema experimental de minería, extracción de metales que presentan un interés (cobre, níquel, cobalto y manganeso), y estudios ambientales preliminares. El Japón proyecta probar un sistema experimental de tecnología minera en 1997. La India proyecta iniciar

en 1997 una fase semiindustrial de extracción de metales. La República de Corea y China también realizan actividades de investigación y desarrollo y de exploración. Las compañías mineras fueron inscritas como "primeros inversionistas" por la comunidad internacional, conforme al régimen creado con la adopción de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982<sup>239</sup>. Aunque inicialmente el esfuerzo de investigación y desarrollo corrió a cargo de los países occidentales, las investigaciones sobre la minería en aguas profundas cesaron prácticamente a finales del decenio de 1980 y durante el de 1990 en los Estados Unidos y en la mayor parte de los países europeos. Se prevé que, durante los 10 primeros años, los países del arco del Pacífico serán los más activos en lo que hace a la investigación y el desarrollo, sobre todo porque empezaron tarde ese tipo de actividades<sup>240</sup>.

283. Las capas de óxido de manganeso ricas en cobalto se encuentran a profundidades comprendidas entre 2.500 y 8.000 pies, distribuidas en varias formas y tamaños en los fondos marinos por encima de los sustratos y también enterradas bajo los sedimentos. Un estudio reciente pone de manifiesto que esas capas se encuentran también debajo de los fondos marinos, enterradas bajo una capa de sedimentos calcáreos. La confirmación de la existencia de esos depósitos debajo de los sedimentos ha hecho que las estimaciones de los recursos sean de tres a cinco veces superiores a las que se determinaron en evaluaciones anteriores<sup>241</sup>.

284. La labor de estudio e investigación sobre los sulfuros polimetálicos se viene realizando desde hace casi 15 años. Los estudios recientes han hecho progresar considerablemente el conocimiento de la geología de los yacimientos de minerales, lo que a su vez coadyuva al descubrimiento de esos tipos de yacimientos en tierra. Últimamente estaba garantizada la financiación de las investigaciones por lo menos durante el próximo decenio para el programa más activo, un programa multinacional al que están asociados científicos de 15 países<sup>242</sup>.

285. Por último, ha habido un interés renovado por la desalación del agua del mar para remediar la escasez de agua en muchos países. La Conferencia General del OIEA ha pedido al Director General que dé una prioridad adecuada a la desalación nuclear del agua del mar en la preparación del programa y del presupuesto del Organismo y ha pedido también que se establezca un órgano consultivo sobre la desalación nuclear para formular medidas apropiadas para ayudar a los Estados Miembros a establecer proyectos de demostración<sup>243</sup>.

## XI. CIENCIA Y TECNOLOGÍA MARINAS

### A. Investigaciones científicas marinas

#### 1. El cambio climático y los océanos

286. El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático terminó en diciembre de 1995 se segundo informe de evaluación<sup>244</sup>. El informe trata de la importancia del cambio climático que se prevé ocurrirá como resultado de las actividades humanas y, entre otras cosas, analiza los puntos vulnerables de los ecosistemas ante una posible subida del nivel del mar.

287. El nivel del mar en el mundo ha subido entre 10 y 25 cm durante los 100 últimos años, y en gran parte esa subida puede estar relacionada con un aumento de la temperatura media mundial. Los modelos proyectan una nueva subida del nivel del mar de unos 50 cm de aquí al año 2100 como resultado de la expansión térmica de los océanos y de la fusión de los glaciares y los casquetes polares. Esta estimación es aproximadamente un 25% inferior a la estimación comparable hecha en 1990, debido a la proyección de una temperatura menos elevada, aunque también refleja el perfeccionamiento de los modelos del clima y de la fusión del hielo. Las proyecciones de la subida del nivel del mar de aquí al año 2100 varían de 15 a 95 cm, según reflejen las hipótesis alta y baja respecto de las tasas de emisión y de la sensibilidad del clima y la fusión del hielo. El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático convino en que incluso si las concentraciones de gases de efecto invernadero se estabilizaran para el año 2100, el nivel del mar todavía seguiría subiendo a un ritmo similar durante algunos siglos. El Grupo también observa que la confianza en las proyecciones regionales sigue siendo baja; los cambios regionales del nivel del mar pueden diferir del valor medio mundial debido a los movimientos epirogénicos y los cambios de las corrientes oceánicas<sup>245</sup>.

288. En general, se prevé que la respuesta de los sistemas costeros a los cambios del clima y del nivel del mar variarán considerablemente. Los ecosistemas costeros particularmente amenazados son las marismas, los ecosistemas de manglares, los humedales costeros, las playas de arena, los arrecifes coralinos y atolones y los deltas fluviales. Los tipos y la importancia de los cambios que con toda probabilidad ocurrirían en la salinidad de los estuarios y acuíferos de agua dulce, la amplitud de las mareas en ríos y bahías, los cambios en el transporte de sedimentos y nutrientes y en las modalidades de la contaminación química y microbiológica tendrían repercusiones importantes sobre la pesca, la biodiversidad, el suministro de agua dulce y el turismo, todos ellos factores esenciales para el desarrollo sostenible. A esas repercusiones se añadirían las modificaciones de las aguas costeras y las aguas interiores que ya se han producido como resultado de la contaminación, la modificación física y la aportación de materiales causadas por las actividades humanas.

289. Además de la subida proyectada del nivel del mar, el cambio climático también podría llevar a una modificación de la circulación oceánica, la mezcla vertical, el régimen del oleaje y las reducciones de la capa de hielo sobre el mar. Pueden resultar afectados la disponibilidad de nutrientes, la productividad biológica, la estructura y función de los ecosistemas marinos y la capacidad de almacenamiento de calor y de carbono, lo que a su vez tendría repercusiones en el sistema climático, con consecuencias evidentes para las regiones costeras, la pesca, el turismo y las actividades de recreo, el transporte, las estructuras emplazadas mar adentro y las comunicaciones.

290. Hay que señalar que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible mencionó concretamente las interrelaciones entre el capítulo 9 (Protección de la atmósfera) y el capítulo 17 (Protección de los océanos) en vista del intercambio de materia y de energía entre la atmósfera y el océano y su influencia conjunta sobre los ecosistemas marinos y terrestres. En consecuencia, la Comisión pidió que se aplicara un enfoque más integrado a la adopción de medidas de protección.

## 2. Evaluaciones ambientales marinas

291. El Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP), que preparó en 1990 el informe sobre el estado del medio marino que tanta influencia tuvo, ha creado un grupo de trabajo permanente sobre evaluaciones ambientales marinas. Ese grupo emprenderá una nueva evaluación mundial que se terminará antes del año 2002; el primer paso hacia la próxima evaluación será la preparación del informe sobre las fuentes terrestres de contaminación y las actividades que afectan a la calidad y los usos del medio marino y costero y de las zonas de agua dulce conexas, que se publicará en 1998, como parte de las responsabilidades que incumben al PNUMA en el marco del Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las actividades realizadas en tierra y su nuevo programa integrado de vigilancia del agua<sup>246</sup>. La decisión de GESAMP de concentrar sus esfuerzos en la preparación de evaluaciones periódicas también es una respuesta a la recomendación de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible relativa a los propósitos básicos del GESAMP (véase el párrafo 194 e) supra).

292. Se trata de una importante empresa en la que participan las organizaciones patrocinadoras (OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/ y OMS/OIEA/PNUMA/Naciones Unidas), los miembros del GESAMP, los miembros del nuevo grupo de trabajo y numerosos expertos de todo el mundo, que aportan su tiempo y sus conocimientos a la labor del GESAMP. Posteriormente se ha manifestado una cierta preocupación respecto de la disponibilidad de recursos financieros suficientes, particularmente considerando el tiempo relativamente corto de que se dispone.

293. El GESAMP seguirá manteniendo en examen permanente la situación del medio marino, informando periódicamente sobre las tendencias aparentes y los nuevos problemas que se planteen. En su 26º período de sesiones (25 de 29 marzo de 1996)<sup>247</sup>, puso especialmente de relieve cuestiones como los efectos de la pesca, que en algunos lugares pueden ser mayores que los efectos ambientales de las descargas de contaminantes desde el punto de vista de su importancia ecológica, el aumento de la presencia de fitotoxinas y la exposición humana a esas toxinas, particularmente la exposición crónica, y, dada la proliferación de los programas y proyectos de ordenación de las zonas costeras, la necesidad urgente de disponer de una metodología aceptada para evaluar sus efectos y su eficacia<sup>248</sup>. El GESAMP también manifestó su preocupación por el hecho de que, tratándose de la biodiversidad, la atención se fije en gran parte sobre el mar profundo, siendo así que las amenazas más inmediatas para la biodiversidad marina se sitúan en las zonas costeras. Así pues, debe darse atención prioritaria a la investigación y la evaluación de los habitats costeros más importantes, al desarrollo de estrategias para su conservación como parte de programas integrados de ordenación de las zonas costeras, a los estudios sobre los efectos de la pesca en la biodiversidad y a la formulación de métodos para efectuar una evaluación rápida de la biodiversidad costera.

294. Hay que señalar que en 1995 el GESAMP manifestó su preocupación ante los datos recientes sobre los efectos de una amplia variedad de diversas sustancias químicas (incluidos el DDT, el PCB, las dioxinas, el PAH) que pueden imitar a los estrógenos naturales (hormonas). El GESAMP pidió que se intensificara el estudio de los efectos en el medio marino de las sustancias químicas imitadoras de los estrógenos (también llamadas interruptores del ciclo hormonal)<sup>249</sup>. Esas cuestiones preocupan cada vez más, por lo que se están tomando medidas para

ampliar los conocimientos en esta esfera: la OCDE está examinando los ensayos químicos para tener en cuenta las posibilidades de interrupción del ciclo hormonal, y ese tema se ha añadido al programa del Foro Intergubernamental sobre Seguridad Química. Cabe señalar que no todos los interruptores del ciclo hormonal son contaminantes orgánicos persistentes (véase el párrafo 200), de modo que se pide que se tomen medidas concretas adicionales respecto de esta categoría de sustancias químicas.

#### B. Tecnología marina

295. Como consecuencia positiva de la terminación de la guerra fría, la ciencia marina ha resultado muy beneficiada con la difusión de un enorme volumen de datos oceanográficos y con la posibilidad de tener acceso a nuevos equipos oceanográficos. Los datos recogidos en los estudios sistemáticos efectuados durante varios decenios por la Marina de los Estados Unidos en la mayor parte de los océanos del mundo son ahora del dominio público y permiten obtener nuevas informaciones sobre la profundidad del mar, la composición de los sedimentos, la gravedad marina, el magnetismo de los fondos marinos, la temperatura del agua, la salinidad, la altura de la superficie del mar, el espesor del hielo, la forma del hielo, la transmisibilidad de la luz y la bioluminiscencia. Además, los datos reunidos por diversos métodos (por ejemplo, sensores remolcados, submarinos, boyas fijas y flotantes, teledetección y satélites) se han combinado para producir otros datos todavía más nuevos que pueden reportar enormes beneficios en muchas esferas: estudios ambientales, geología, climatología, previsiones meteorológicas, estudios sobre la contaminación, ingeniería marina, gestión de la pesca comercial y exploración de petróleo y minerales en aguas profundas. Se estima que hasta ahora sólo se han desclasificado del 10 al 20% de los datos reunidos por la Marina de los Estados Unidos, aunque terminará por hacerse público alrededor del 95% de esos datos<sup>250</sup>.

296. Los mapas de los océanos no se consideraban tan buenos como los de Venus, hasta que este año se ha publicado el primer mapa mundial de los fondos marinos preparado por la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) de los Estados Unidos<sup>251</sup>. Ese mapa está basado en datos, obtenidos por la Marina de los Estados Unidos mediante satélites, que se han desclasificado hace poco, y en las observaciones recientes de un satélite europeo. Además de su gran importancia científica para el estudio de los procesos geológicos activos en las grandes profundidades oceánicas, incluida la tectónica de las placas, así como para el estudio del clima, el mapa tiene un evidente valor comercial y los pescadores lo utilizan ya para localizar los montes submarinos que producen corrientes ascendentes de aguas profundas ricas en nutrientes en las que abundaban los recursos vivos; las industrias utilizan el mapa para buscar los tipos de rocas que se encuentran por encima de los campos petrolíferos y los tipos de erupciones volcánicas que forman depósitos submarinos de cobre, hierro, plata y oro.

297. Hoy existe una red mundial llamada Sosus (sistema de vigilancia fónica) formulada por cientos de micrófonos submarinos (o hidrófonos), que originalmente instaló la Marina de los Estados Unidos a principios del decenio de 1990. El año pasado muchas más instituciones y empresas privadas han obtenido acceso al sistema, que puede "oír" ruidos a distancias de cientos e incluso miles de millas. Las esperanzas puestas en ese sistema son muchas; sirve, por ejemplo,

para estudiar los terremotos y la actividad volcánica submarinos, vigilar las explosiones nucleares distantes, vigilar a los buques que se dedican a la pesca con redes de enmalle y de deriva y seguir los movimientos de los mamíferos marinos y también para evitar las colisiones marítimas<sup>252</sup>. Uno de los primeros resultados positivos de esa tecnología fue la posibilidad de enviar rápidamente un buque oceanográfico para reunir datos y muestras de agua cuya temperatura había subido como consecuencia de los cientos de terremotos submarinos que se detectaron frente a la costa occidental de los Estados Unidos. Esta fue la segunda vez (la primera fue en 1993), que se pudieron estudiar tan directamente las alteraciones sísmicas bajo el mar<sup>253</sup>.

298. La adquisición, el establecimiento de modelos y la interpretación de datos sísmicos en tres dimensiones representa una innovación tecnológica que es consecuencia directa de la expansión de la tecnología de las computadoras, particularmente el procesamiento en paralelo. También se han empezado a aprovechar los datos sísmicos en tres dimensiones en la extracción de minerales mar adentro, se ha podido reducir considerablemente el número de operaciones de perforación y aumentar el porcentaje de éxito, de modo que "ningún otro factor ha tenido más influencia en el crecimiento a nivel internacional de la producción (de petróleo y gas mar adentro)"<sup>254</sup>. Las grandes profundidades, los objetivos geológicos situados a mayor profundidad y la estratigrafía compleja de las zonas límites presentan más problemas para la adquisición precisa de datos sísmicos, en tres dimensiones que tratándose de profundidades normales. Hoy existe ya la tecnología necesaria para resolver esos problemas.

299. El desplazamiento de la industria de extracción de petróleo y gas hacia aguas más profundas (véase también el párrafo 274) supone un proceso tecnológico importante. Se están realizando nuevas investigaciones sobre las operaciones de perforación a partir de estructuras flotantes<sup>255</sup> así como también sobre la tecnología de producción, y una de las soluciones es automatizar la mayor parte de la tecnología de producción y situarla en el fondo del mar, enlazando diversos pozos semiautónomos a un núcleo central y pasando el producto combinado de esos pozos a una plataforma de tipo convencional situada mar adentro, donde se efectuaría la separación del gas y el petróleo. Así una plataforma bastaría para docenas de pozos repartidos en una zona de cientos de millas cuadradas<sup>256</sup>. Otra posibilidad que se está estudiando tendría su aplicación como plataforma independiente de producción en campos petrolíferos a gran profundidad con reservas limitadas o como plataforma de uso general, plataforma satélite o de producción inicial para hallazgos más importantes a gran profundidad. Otro sistema sería construir un buque cisterna de usos múltiples que sirviera como buque de producción y como transbordador<sup>257</sup>.

300. Para el aprovechamiento de los recursos situados a grandes profundidades hacen falta considerables gastos de capital y mucho tiempo antes de poder iniciar la producción. Además, la incertidumbre en cuanto el ritmo definitivo de producción y las reservas totales aumenta los riesgos. Por ello resultan muy interesantes los sistemas combinados multifuncionales. Un elemento clave para reducir los costos de las operaciones en aguas profundas es la plataforma ligera de perforación, de modo que la tecnología trata de combinar una plataforma más ligera de perforación con un buque empleado para terminar la instalación submarina de un pozo de producción, con la capacidad de carga sobre cubierta de un buque monocasco y las características de movimiento de un semisumergible.



Otra novedad ha sido el diseño de una unidad móvil que por sí sola sea capaz de perforar, iniciar la producción, verificar, almacenar y descargar el petróleo<sup>258</sup>.

301. Se espera que la explotación de minerales duros en zonas cercanas a la costa se vea muy facilitada por una nueva tecnología, que puede cubrir una extensión mucho mayor con mucho menos costo y en mucho menos tiempo que la tecnología actual: una compañía neerlandesa ha creado un sistema para detectar y tomar muestras de minerales de los fondos submarinos a profundidades de 400 pies, que en la actualidad se utiliza frente a las costas de África occidental para el muestreo y la recuperación de sedimentos diamantíferos<sup>259</sup>.

## XII. COOPERACIÓN TÉCNICA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN DERECHO DEL MAR Y ASUNTOS OCEÁNICOS

### A. Programa de becas Hamilton Shirley Amerasinghe

302. En el marco de este programa, los becarios Hamilton Shirley Amerasinghe efectúan investigaciones a nivel de posgrado y reciben capacitación en la esfera del derecho del mar, su aplicación y asuntos marinos conexos en la universidad participante de su elección. También tienen la oportunidad de trabajar hasta tres meses como internos en la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Desde 1986 ese programa ha concedido 10 becas y una beca especial<sup>260</sup>. El Grupo Asesor recomendó a la Sra. Alisi-Numia Tamoepeau, Fiscal Adjunto del Reino de Tonga, para la décima beca anual<sup>261</sup>.

303. Una vez más el Reino Unido hizo una contribución especial para financiar una beca del programa<sup>262</sup>. El Grupo Asesor celebró esa contribución para el año lectivo 1996-1997 y una vez más manifestó la esperanza de que esa iniciativa desembocara en un compromiso permanente. También instó a otros países a que consideraran la posibilidad de hacer contribuciones análogas.

304. Una vez más el Grupo Asesor puso de relieve el excelente nivel de los candidatos, hizo un llamamiento para conseguir más fondos en apoyo del programa y alentó a las universidades a que concedieran becas a todos los finalistas. También decidió designar como "finalistas" a ciertos candidatos, alentándoles a que utilizaran esa información cuando solicitaran directamente una beca a una universidad. Como consecuencia, 14 finalistas para el premio de 1995 fueron invitados a solicitar becas por la recién inaugurada Rhodes Academy of Ocean Law and Policy, que ha manifestado interés en participar en el programa de becas. Otras nuevas instituciones participantes, ambas del Reino Unido, son la Facultad de Derecho de la Universidad de Oxford y la Facultad de Derecho de la Universidad de Southampton. El Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile también ha manifestado su interés en establecer una asociación con el programa.

### B. El Programa TRAIN-SEA-COAST

305. El Programa TRAIN-SEA-COAST se inició en 1995 (véase A/50/713, párrs. 251 a 256) y la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar proporcionó la dependencia central de apoyo. El programa ha progresado satisfactoriamente, particularmente en lo que se refiere a la preparación del primer conjunto

normalizado de materiales de capacitación que ha llevado a cabo la Dependencia de Preparación de Cursos ubicada en las Filipinas, en el Centro Internacional de Ordenación de los Recursos Acuáticos Vivos.

306. Ese nuevo "Curso nacional para la capacitación en la ordenación integrada de las zonas costeras", diseñado para los administradores de nivel intermedio y apoyado por varios departamentos gubernamentales e instituciones, también forma parte de un proyecto más amplio (apoyado por el Rockefeller Brothers Fund) para crear un equipo de especialistas en ordenación de las zonas costeras cuyos miembros trabajarán juntos en la preparación de un plan integral de las zonas costeras para cada una de las 14 regiones de las Filipinas y establecerán una red oficiosa de instituciones participantes en la ordenación integrada de las zonas costeras de Asia sudoriental.

307. A pesar de las limitaciones financieras con que han tropezado la mayor parte de las dependencias de preparación de cursos y de la escasez de preparadores de cursos, se prevé que a principios de 1997 se dispondrá de otros cuatro conjuntos de materiales de capacitación para su utilización en la red. La División está buscando nuevas fuentes de financiación para el programa en general y ayuda a las diversas dependencias a obtener recursos adicionales.

308. También hay que señalar el curso práctico organizado por la dependencia del Brasil (en la Fundação Universidade do Rio Grande) para determinar las prioridades nacionales en lo que se refiere a la ordenación de las zonas marinas y costeras y, por consiguiente, las necesidades de capacitación en la materia. Esta fue la primera vez que se efectuó un análisis a fondo de las necesidades de capacitación a nivel nacional utilizando la metodología TRAIN-SEA-COAST; esto tendrá mucha importancia para otras dependencias<sup>263</sup>.

309. Teniendo presente la necesidad de promover una ordenación integrada de las zonas marinas y costeras, el programa TRAIN-SEA-COAST coopera estrechamente con sus programas homólogos: TRAINSFORTRADE en la esfera del turismo y CC:TRAIN en la esfera del cambio climático y la ordenación integrada de las zonas costeras. La División también trabaja en estrecha colaboración con el PNUMA en el desarrollo del programa, particularmente en lo que respecta a su iniciativa estratégica para la gestión de las zonas oceánicas y costeras. Esa iniciativa se centrará en la preparación de cursos de capacitación a través del programa y estimulará el intercambio de conocimientos y experiencias entre proyectos del PNUD<sup>264</sup>.

#### Notas

<sup>1</sup> Son los siguientes: Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Bahrein, Barbados, Belice, Bolivia, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Bulgaria, Cabo Verde, Camerún, China, Chipre, Comoras, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Djibouti, Dominica, Egipto, Eslovaquia, Eslovenia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haití, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, ex República Yugoslavia de Macedonia, Líbano, Malí, Malta, Mauricio, Mauritania, México, Micronesia (Estados Federados de), Mónaco, Mongolia, Myanmar, Namibia, Nauru,

Notas (continuación)

<sup>1</sup> (continuación)

Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Paraguay, República Checa, República de Corea, República Unida de Tanzania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, Santa Lucía, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Uganda, Uruguay, Viet Nam, Yemen, Yugoslavia, Zaire, Zambia y Zimbabwe.

<sup>2</sup> Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. XVII (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.84.V.3), documento A/CONF.62/122.

<sup>3</sup> Anexo de la resolución 48/263 de la Asamblea General.

<sup>4</sup> A/CONF.164/37.

<sup>5</sup> Son los siguientes: Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Bulgaria, China, Chipre, Côte d'Ivoire, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Fiji, Finlandia, Francia, Georgia, Granada, Grecia, Guinea, Haití, India, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kenya, Líbano, ex República Yugoslava de Macedonia, Malta, Mauricio, Mauritania, Micronesia (Estados Federados de), Mónaco, Mongolia, Myanmar, Namibia, Nauru, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Paraguay, República Checa, República de Corea, Samoa, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Sri Lanka, Suecia, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Uganda, Yugoslavia, Zambia y Zimbabwe.

<sup>6</sup> Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. XVII (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.84.V.3), documento A/CONF.62/121, anexo I.

<sup>7</sup> De conformidad con el párrafo 3 del artículo 7.

<sup>8</sup> Sección 1, párrafo 12 a) del Anexo al Acuerdo.

<sup>9</sup> Bangladesh, Bélgica, Camboya, Canadá, Chile, la Comunidad Europea, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Gabón, Luxemburgo, Malasia, Nepal, Nueva Zelandia, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sudáfrica, Suriname, Suiza y Ucrania.

<sup>10</sup> Son los siguientes: Bahrein, Botswana, Cabo Verde, Camerún, Cuba, Egipto, Filipinas, Ghana, Guyana, Honduras, Indonesia, Iraq, Islas Marshall, Kuwait, Omán, República Unida de Tanzania, Sudán, Túnez y Viet Nam.

<sup>11</sup> Son los siguientes: Afganistán, Albania, Andorra, Armenia, Belarús, Benin, Bhután, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Congo, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Estonia, Etiopía, Hungría, Islas Salomón, Jamahiriya Árabe Libia, Liechtenstein, Madagascar, Maldivas, Mozambique, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Qatar, República Democrática Popular Lao, República de Moldova, Swazilandia y Vanuatu.

Notas (continuación)

<sup>12</sup> Véase el documento ISBA/C/9.

<sup>13</sup> Véase el comunicado de prensa SEA/1532, de 19 de agosto de 1996.

<sup>14</sup> Alemania, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Belice, Brasil, Canadá, Comunidad Europea, Côte d'Ivoire, Dinamarca, Egipto, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guinea-Bissau, Indonesia, Islandia, Islas Marshall, Israel, Italia, Jamaica, Luxemburgo, Marruecos, Mauritania, Micronesia (Estados Federados de), Namibia, Niue, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Pakistán, Papua Nueva Guinea, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (firmado el 4 de diciembre de 1995 en nombre de sus territorios y el 27 de junio de 1996 en nombre del Reino Unido), Samoa, Santa Lucía, Senegal, Suecia, Tonga, Ucrania, Estados Unidos de América, Uruguay y Vanuatu.

<sup>15</sup> Inciso e) del párrafo 2 del artículo 319; párrafo 3 del artículo 2 del anexo II; y párrafo 4 del artículo 4 y artículo 19 del anexo VI.

<sup>16</sup> El programa y la labor de organización de la Reunión de los Estados Partes hasta la fecha pueden consultarse en los documentos SPLOS/1/Rev.1 y SPLOS/CRP.1, 2, 3, 4 y 7.

<sup>17</sup> Cada zona marítima se mide a partir de las mismas líneas de base.

<sup>18</sup> El término "millas" se refiere a millas náuticas a lo largo de todo el presente documento.

<sup>19</sup> Los 17 Estados son: Antigua y Barbuda, Bahamas, Cabo Verde, Comoras, Fiji, Filipinas, Indonesia, Islas Salomón, Jamaica, Kiribati, Mauricio, Papua Nueva Guinea, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Trinidad y Tabago, Tuvalu y Vanuatu.

<sup>20</sup> Véase Law of the Sea Information Circular, Nos. 3 y 4.

<sup>21</sup> *Ibíd.*

<sup>22</sup> El Japón, al pasar a ser Estado parte el 20 de julio de 1996, ha reformado su legislación vigente y ha adoptado otra nueva, particularmente en relación con la zona contigua, la zona exclusiva y la zona continental. La División aún no dispone de esos textos legislativos.

<sup>23</sup> El texto de la Ley puede consultarse en Law of the Sea Bulletin, No. 31 (1996).

<sup>24</sup> El texto de la declaración puede consultarse en *ibíd.*, No. 32 (1996).

<sup>25</sup> China depositó su instrumento de ratificación el 7 de junio de 1996 y formuló una declaración que figura en *ibíd.*, No. 31 (1996).

<sup>26</sup> El texto se reproducirá en *ibíd.*, No. 32 (1996) (en prensa).

Notas (continuación)

<sup>27</sup> *Ibíd.*

<sup>28</sup> *Ibíd.*

<sup>29</sup> *Ibíd.*

<sup>30</sup> Véase Law of the Sea Bulletin, No. 31 (1996). La Ley del Irán de 1993 figura en *ibíd.*, No. 24 (1993).

<sup>31</sup> *Ibíd.*, No. 24 (1993).

<sup>32</sup> Argelia depositó su instrumento de ratificación el 11 de junio de 1996 y Mauritania lo hizo el 17 de julio de 1996.

<sup>33</sup> Arabia Saudita, China, Japón, Jordania, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nueva Zelandia, República de Corea.

<sup>34</sup> Bulgaria, República Checa, Eslovaquia, Finlandia, Francia, Georgia, Irlanda, Mónaco, Países Bajos, Noruega, y Suecia.

<sup>35</sup> Véase el decreto No. 63-403, de 12 de octubre de 1963, por el que se establece la anchura de las aguas territoriales, y el decreto No. 72-194, de 5 de octubre de 1972, por el que se regula el tránsito en tiempos de paz de los buques de guerra por las aguas territoriales y sus puertos de escala, reproducidos en The Law of the Sea: National Legislation on the territorial sea and the right of innocent passage and the contiguous zone (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.95.V.7), págs 11 a 18. Además de Argelia, 16 otros Estados exigen la previa autorización o consentimiento para que los buques de guerra ejerciten el derecho de tránsito inocente por el mar territorial: Antigua y Barbuda, Bangladesh, Barbados, China, Emiratos Árabes Unidos, Granada, Irán (República Islámica del), Maldivas, Myanmar, Pakistán, República Árabe Siria, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Somalia, Sri Lanka y Yemen. Otros Estados exigen notificación previa, como Dinamarca, Estonia, Guyana, India, Malta, Mauricio, República de Corea, Seychelles y Suecia.

<sup>36</sup> El texto de la declaración se reproducirá en Law of the Sea Bulletin, No. 32 (1996) (en prensa).

<sup>37</sup> Véase la nota 34 *supra*.

<sup>38</sup> Law of the Sea Bulletin, No. 32 (1996) (en prensa).

<sup>39</sup> Alemania, Costa Rica, Egipto, Fiji, Finlandia, Francia, Grecia, Honduras, Italia, Jamaica, Kenya, Malasia, Malta, Nigeria, Países Bajos, Sierra Leona, Sudán, Suecia, Tonga, Trinidad y Tabago y Yugoslavia.

<sup>40</sup> Angola, Benin, Camerún, Congo, Ecuador, El Salvador, Liberia, Nicaragua, Nigeria, Panamá, Perú, República Árabe Siria, Sierra Leona, Somalia y Togo.

Notas (continuación)

<sup>41</sup> A saber, en la legislación de Brasil, Cabo Verde, Colombia, Djibouti, Filipinas, Guatemala, Guinea Ecuatorial, Guyana, India, Kenya, Maldivas, Marruecos, Mauricio, Myanmar, Pakistán, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Seychelles, Sri Lanka, Turquía, Vanuatu, Viet Nam y Yemen. En la ley federal de la Federación de Rusia, de 1995, se prevé el ejercicio de su jurisdicción respecto de la investigación científica marina en la plataforma continental, pero sin hacer ninguna referencia a la Convención, lo que limitaría los derechos establecidos en la legislación, particularmente a los efectos de adaptarla al artículo 246 de la Convención.

<sup>42</sup> La declaración de Alemania se reproduce en Law of the Sea Bulletin, No. 27 (1995), pág. 6. La declaración de la República Checa se reproducirá en *ibíd.*, No. 32 (1996) (en prensa).

<sup>43</sup> Todo Estado parte está facultado para designar dos expertos en cada esfera. Su competencia puede ser en los ámbitos jurídico, científico o técnico. Véase el párrafo 3 del artículo 2 del anexo VIII de la Convención.

<sup>44</sup> La COI también ha recibido propuestas de designación de los siguientes países que aún no son partes de la Convención: Chile, Colombia, Federación de Rusia, Gabón, Malasia, Mozambique, Pakistán, Rumania y Ucrania.

<sup>45</sup> Véase el párrafo 1 del artículo 161 de la Convención y el párrafo 15 de la sección 3 del anexo del acuerdo.

<sup>46</sup> Los pormenores pueden consultarse en el comunicado de prensa SEA/KIN/9/Rev.1 de 9 de marzo de 1995.

<sup>47</sup> La propuesta presupuestaria revisada figura en ISBA/14.

<sup>48</sup> ISBA/A/9 e ISBA/C/5, secc. A.

<sup>49</sup> A/C.5/51/21.

<sup>50</sup> En la decisión de la Asamblea de la Autoridad relativa a su condición de observador ante las Naciones Unidas (ISBA/A/13) también se pone de manifiesto la importancia del examen y de la revisión anuales por parte de la Asamblea General de los acontecimientos generales relativos a la aplicación de la Convención, así como otros acontecimientos relativos al derecho del mar y a los asuntos oceánicos.

<sup>51</sup> Las diferentes decisiones de la Asamblea y de la Autoridad pueden consultarse en los documentos ISBA/A/13, ISBA/A/15, ISBA/A/L.10, ISBA/C/3, ISBA/C/8 e ISBA/C/9.

<sup>52</sup> La quinta Reunión de los Estados Partes concedió la condición de observadora a esta organización.

Notas (continuación)

<sup>53</sup> La Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar recomendó la aprobación de un proyecto de acuerdo de relación entre el Tribunal y las Naciones Unidas; véase el documento LOS/PCN/152 (vol.I), pág. 132. La Comisión Preparatoria examinó la cuestión de los acuerdos de relación entre el Tribunal y la Autoridad y aprobó la aplicación de ciertos principios; véase *ibíd*, pág. 142.

<sup>54</sup> SPLOS/14.

<sup>55</sup> SPLOS/3.

<sup>56</sup> SPLOS/10.

<sup>57</sup> Según el Estatuto del Tribunal, en la primera elección el Secretario General procederá a un sorteo para determinar el mandato de los miembros (Anexo VI, artículo 5 2)).

<sup>58</sup> De conformidad con el artículo 5 3) del Estatuto del Tribunal.

<sup>59</sup> El presupuesto, aprobado en la decisión SPLOS/L.1 figura en el documento SPLOS/WP3/Rev.1.

<sup>60</sup> SPLOS/L.1.

<sup>61</sup> Serán también aplicables las normas del Reglamento del Personal de las Naciones Unidas. Se pidió asimismo al Tribunal que solicitara su afiliación a la Caja Común de Pensiones del Personal de las Naciones Unidas, en la inteligencia de que la solicitud debería ir acompañada del patrocinio de Estados Miembros de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

<sup>62</sup> SPLOS/WP.2 y Add.1. En la próxima reunión se examinará asimismo una propuesta de Alemania relativa a los impuestos y gravámenes aduaneros.

<sup>63</sup> La Declaración de Entendimiento figura en el Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vol. XVII, publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.84.V.3, documento A/CONF.62/121, anexo II.

<sup>64</sup> SPLOS/CLCS/INF/1.

<sup>65</sup> SPLOS/5, párr. 20.

<sup>66</sup> SPLOS/L.2.

<sup>67</sup> SPLOS/CLCS/WP.1.

<sup>68</sup> Véase el documento de la OMI C 76/4.

Notas (continuación)

<sup>69</sup> Aprobadas en la resolución MSC.42(64). En virtud de las enmiendas, el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga tendrá carácter obligatorio para las partes en el Convenio SOLAS 74.

<sup>70</sup> Enunciadas en el anexo I de la resolución MSC.31(63). El anexo 2 de la resolución contiene enmiendas que, según se prevé, han de entrar en vigor el 1º de enero de 1998.

<sup>71</sup> Resolución MSC.33(63).

<sup>72</sup> Resolución A.736(18).

<sup>73</sup> La Asamblea de la OMI, en su 19º período de sesiones, aprobó ulteriormente resoluciones relativas a ciertos aspectos de seguridad de los transbordadores y los buques de pasajeros de autotransbordo.

<sup>74</sup> Véase el documento de la OMI MEPC 37/22, párrs. 11.4 a 11.11 y su anexo 13, en que figura la resolución MEPC 65(37) relativa a la regla 2 y a una nueva regla 9 del anexo V del MARPOL.

<sup>75</sup> Véanse los documentos de la OMI MEPC 37/22, párr. 13.6, MEPC 37/WP.9/Add.1, párr. 17.9 y MEPC 38/WP.17, en que figura el texto del proyecto de anexo. Sigue habiendo opiniones discrepantes acerca del límite máximo que se ha de imponer al contenido de óxidos de azufre en el petróleo (MEPC 37/22, párr. 13.43).

<sup>76</sup> Documento de la OMI LEG 73/14, párrs. 14 a 18.

<sup>77</sup> Documento de la OMI MSC 66/24, párrs. 10.14 y 10.20 a 10.26. El Consejo avanzó también en la preparación del plan internacional para la provisión de servicios de búsqueda y salvamento marítimos.

<sup>78</sup> Documento de la OMI MSC 67/2/1, párr. 2.2.

<sup>79</sup> Documento de la OMI MEPC 37/22/Add.1, anexo 10.

<sup>80</sup> Documentos de la OMI C 74/22 b)/1; C74/SR.4; C74/27 c), párrs. 225 a 228; C/ES.18/10, párrs. 270 a 273; y A 19/27, párrs. 9 a 11.

<sup>81</sup> Informe del 66º período de sesiones, documento de la OMI MSC 66/24 anexo 26. El Comité de Protección del Medio Marino ha aprobado estas directrices provisionales.

<sup>82</sup> Resolución A.739(18) de la Asamblea de la OMI.

<sup>83</sup> Resolución A.744(18) de la Asamblea.

<sup>84</sup> Resolución A.600 (15) de la Asamblea.

<sup>85</sup> Resolución MSC.47(66). Véase el documento de la OMI MSC 66/24, anexo 2.



Notas (continuación)

<sup>86</sup> Véase el informe de la OCDE, distribuido como documento de la OMI con la signatura MSC 66/12/1, y citado extensamente por esa Organización en la Declaración formulada con ocasión del Día Marítimo Mundial 1996 con el título "La OMI: en pos de la excelencia por medio de la cooperación".

<sup>87</sup> Mensaje del Secretario General de la OMI con ocasión del Día Marítimo Mundial 1995.

<sup>88</sup> Propuesta presentada por el Reino Unido y Australia; documento de la OMI FSI 4/3/3.

<sup>89</sup> Propuesta del Canadá; documento de la OMI FSI 4/3/1.

<sup>90</sup> Propuesta presentada por Alemania; documento de la OMI FSI 4/3/4.

<sup>91</sup> Las enmiendas de 1994 a los anexos I, II, III y V del Convenio MARPOL 73/78 constituyen la base jurídica para el control de los requisitos operacionales por el Estado del puerto y entraron en vigor el 3 de marzo de 1996.

<sup>92</sup> Official Journal of the European Communities, vol. 38, No. L157 (7 de julio de 1995).

<sup>93</sup> Documento de la OMI FSI 4/7/2 párr. 3.

<sup>94</sup> Resolución del Parlamento Europeo sobre la seguridad en el mar, aprobada el 1º de febrero de 1996, y resolución relativa al desastre del Sea Empress, aprobada el 27 de marzo de 1996; documentos de la OMI MSC 66/20/1 y MEPC 38/INF.14.

<sup>95</sup> Documento de la OMI FSI 4/18, párrs. 7.9 y 7.10. En IMO News, No. 2 (1996) se encuentra un cuadro comparativo de los acuerdos relativos al control por el Estado del Puerto.

<sup>96</sup> Nota del Reino Unido; documento de la OMI MSC 66/75.

<sup>97</sup> "MARPOL" - How to enforce it. Manual on compliance assurance programme for the effective enforcement of the Convention"; presentado por la secretaría de la OMI al Subcomité de Implantación por el Estado rector del Puerto. Documento de la OMI FSI 4/3/2, párr. 9.4.

<sup>98</sup> Documento de la OMI FSI 4/4/2.

<sup>99</sup> Declaración Ministerial de la Cuarta Conferencia Internacional sobre la Protección del Mar del Norte (junio de 1995). Documento de la OMI MEPC 37/INF.14, anexo 3, secc. 6.

Notas (continuación)

<sup>100</sup> Las partes en el Acuerdo de Bonn han decidido examinar las posibles consecuencias de la entrada en vigor de la Convención y del posible establecimiento de nuevas zonas económicas exclusivas, por ejemplo, respecto de la delimitación de zonas de responsabilidad en virtud de ese Acuerdo. Véase el documento de la OMI MEPC 37/INF.33.

<sup>101</sup> Los Estados ribereños del Mar del Norte han confirmado que existen las instalaciones necesarias para la recepción de desechos de petróleo. Documentos de la OMI MEPC 38/8/5 y MEPC 38/8/3.

<sup>102</sup> En la recomendación se hace referencia también al establecimiento de un sistema armonizado de cargos por la utilización de las instalaciones de recepción. Véase el documento de la OMI MEPC 38/INF.4.

<sup>103</sup> Documento de la OMI 38/9/9.

<sup>104</sup> Véase el documento de la OMI MEPC 37/22, párr. 13.10.

<sup>105</sup> Firmado por Brunei Darussalam, Camboya, Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, la República Democrática Popular Lao, Singapur, Tailandia y Viet Nam.

<sup>106</sup> El Subcomité de Seguridad de la Navegación está dedicado actualmente a una revisión de las directrices de 1985 para el servicio de tráfico de buques y a un proyecto de regla de SOLAS sobre esta cuestión a los efectos de incluirlo en la revisión propuesta del capítulo V del Convenio.

<sup>107</sup> De conformidad con la resolución A.826 (19) de la Asamblea de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima ha de adoptar dispositivos de separación del tráfico, medidas de organización del tráfico distintas de esos dispositivos y sistemas de notificación para buques, así como las enmiendas correspondientes; esto significa que ya no se necesitará la confirmación de la Asamblea.

<sup>108</sup> Resolución MSC. 52 (66). Documento de la OMI MSC 66/24, anexo 10.

<sup>109</sup> Informe del 42<sup>a</sup> período de sesiones del Subcomité; documento de la OMI NAV 42/23, párrs. 5.4-5.7 y anexo 8 a 10.

<sup>110</sup> Documento de la OMI NAV 42/5. El régimen de la navegación en los estrechos daneses ha sido establecido sobre la base de la Convención de Copenhague relativa al Sund y los Belts, 1857. Se está construyendo otro enlace fijo a través del Sund. Dinamarca y Suecia han comunicado a la OMI las medidas que están adoptando los gobiernos de dos países a los efectos de la seguridad de la navegación.

<sup>111</sup> Documentos de la OMI NAV 42/5/1 y NAV/42/5/2.

<sup>112</sup> Documento de la OMI NAV 42/23, párr. 5.8.

<sup>113</sup> Presentación del Fondo Mundial para la Naturaleza y de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza. Documento de la OMI MEPC 38/7/2.

Notas (continuación)

<sup>114</sup> Documento de la OMI MEPC 35/INF.17.

<sup>115</sup> En carta de fecha 13 de noviembre de 1995 dirigida al Secretario General (A/50/754), la Federación de Rusia denunció que Turquía no había tomado medidas para ajustar sus reglamentos marítimos a las reglas y recomendaciones de la OMI. Turquía, en carta de fecha 7 de diciembre de 1995 (A/50/809), sostuvo que su reglamentación nacional se ajustaba plenamente a las reglas y reglamentos de la OMI.

<sup>116</sup> Véase el documento de la OMI NAV 41/23, párrs. 4.1-4.4.

<sup>117</sup> Documento de la OMI NAV 42/23, párr. 4.4.

<sup>118</sup> Estrategia de la OMI para las actividades extrapresupuestarias relativas al desarrollo ecológicamente sostenible, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 37º período de sesiones. Documento de la OMI MEPC 37/22/Add.1/Corr.1, anexo 11.

<sup>119</sup> Documento de la OMI NAV 41/23, párrs. 4.1-4.4.

<sup>120</sup> Documento de la OMI MEPC 38/19.

<sup>121</sup> Párrs. 4 y 7; distribuido con la signatura MEPC 38/INF.14.

<sup>122</sup> Anexo 3 de la Declaración Ministerial, relativo a las medidas relacionadas con la aplicación de la estrategia para la protección de la contaminación procedente de buques; documento de la OMI MEPC 37/INF.14.

<sup>123</sup> Documento de la OMI 67/7/2. Las vías marítimas propuestas son las siguientes: a) del mar de la China del Sur al mar de Natuna y, luego, a través del estrecho de Karimata al mar de Java y a través del estrecho de Sunda al Océano Índico; b) del mar de Sulawesi a través de los estrechos de Makassar y Lombok al Océano Índico; c) del Océano Pacífico al mar de Maluku, el mar de Seram, y el mar de Banda a través de i) el estrecho de Ombai al mar de Sawu, ii) a través del estrecho de Leti al mar del Timor, iii) a través de las aguas archipelágicas entre las islas de Aru y Tanimbar al mar de Arafuru.

<sup>124</sup> El derecho de paso inocente es aplicable fuera de las vías marítimas en las aguas archipelágicas de conformidad con el párrafo del artículo 52 de la Convención.

<sup>125</sup> Presentación de Australia; documento de la OMI MSC 67/7/3.

<sup>126</sup> International Herald Tribune, 16 de mayo de 1996.

<sup>127</sup> Nota presentada por el Oil Industry International Exploration and Production Forum al Grupo de Expertos Científicos del Convenio de Londres, documento de la OMI LC/SG 19/3/4, Párr. 4.1.1.

<sup>128</sup> Informe del seminario de formación de la CESPAP (19 a 22 de septiembre de 1995).

Notas (continuación)

- <sup>129</sup> Documento ADOC 7514 del Consejo de Europa, de 12 de abril de 1996.
- <sup>130</sup> Artículo 1 y párr. 2.4 del anexo I del proyecto de Protocolo; documento de la OMI LC/SM/1/4.
- <sup>131</sup> Documento de la OMI LC 18/11, párr. 5.34 y 5.35.
- <sup>132</sup> Véase Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28), cap. I.C. decisión 4/15.
- <sup>133</sup> Documento de la UNESCO 146 EX/27, párr. 38.
- <sup>134</sup> Se ha transmitido a la secretaría de la UNESCO el Proyecto de Convención de Buenos Aires sobre la protección del patrimonio cultural subacuático elaborado por la Asociación de Derecho Internacional. Véase el texto en Marine Policy, vol. 20 (1996), págs. 305 a 307.
- <sup>135</sup> Proyecto de Convención europea sobre la protección del patrimonio cultural subacuático (1985); documento del Consejo de Europa CAHAQ (85) 5.
- <sup>136</sup> Asimismo se ha elaborado un proyecto de Carta sobre la protección y el ordenamiento del patrimonio cultural subacuático para arqueólogos; se adjuntará al proyecto de convención elaborado por la Asociación de Derecho Internacional.
- <sup>137</sup> Documentos oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 10 y corrigendum (A/51/10 y Corr.1), anexo II, adición 2.
- <sup>138</sup> Documento de la OMI LEG 73/14, párrs. 45 a 50.
- <sup>139</sup> Documento de la OMI LEG 73/11, artículo V.
- <sup>140</sup> Véase la nota de Francia, documento de la OMI LEG 74/5/1.
- <sup>141</sup> Observación del Comité Marítimo Internacional, que ha creado un Subcomité Internacional para estudiar el derecho de la remoción de pecios; véase Documento de la OMI LEG 74/5/2, pág. 7.
- <sup>142</sup> Documento de la OMI LEG 74/5/2/Add.1.
- <sup>143</sup> Comunicación del Secretario Ejecutivo de la CICAA, 21 de diciembre de 1995.
- <sup>144</sup> Fisheries Report No. 534 de la FAO (FIPL/R534 (Bi)).
- <sup>145</sup> Fisheries Report No. 539 de la FAO (FIPL/R539 (TRI)).
- <sup>146</sup> Comunicación del Secretario de la CPANE de fecha 25 de marzo de 1996.
- <sup>147</sup> Actas de la reunión de 1995 de la OPAN, secc. V, parte I, págs. 186 a 197.

Notas (continuación)

<sup>148</sup> *Ibíd.*, secc. IV, anexo 6, págs. 151 y 152.

<sup>149</sup> Documento de trabajo de la Secretaría sobre las Islas Malvinas (Falkland), elaborado para el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, A/AC.109/2048, párr. 18.

<sup>150</sup> Véase A/51/183, anexo II.

<sup>151</sup> Informe de la 14ª reunión de la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos de la Antártida, documento CCAMLR-XIV.

<sup>152</sup> "Proceso de creación de la Comisión del Atún para el Océano Índico", Fisheries Circular No. 913 de la FAO (FIPL/C 913), 1996.

<sup>153</sup> Comunicado del 26º Foro del Pacífico Meridional.

<sup>154</sup> Consejo de Europa, Asamblea Parlamentaria, documento 7514, 12 de abril de 1996.

<sup>155</sup> Véase A/51/210, anexo IV.

<sup>156</sup> Todos ellos son signatarios de un Memorando de entendimiento concertado con el PNUMA en diciembre de 1991 sobre la cooperación para la aplicación del Plan Global de Acción. También han participado, en carácter de observadoras, la Comisión Ballenera Internacional y la Sociedad para la Conservación de las Ballenas y los Delfines.

<sup>157</sup> El Fondo es administrado por el Instituto de los Países Bajos para las Investigaciones sobre la Silvicultura y la Naturaleza, con sede en Den Burg.

<sup>158</sup> Comunicado de prensa final sobre la reunión anual de la Comisión Ballenera Internacional, 28 de junio de 1996.

<sup>159</sup> Comunicación de la Secretaría de la Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional, 13 de junio de 1996.

<sup>160</sup> Mencionado en ICCOPS newsletter, No. 6, enero de 1996. Centro Internacional de Estudios sobre Políticas Costeras y Oceánicas, Génova (Italia).

<sup>161</sup> Actualmente, en el párrafo 1 del artículo 1 del proyecto se dispone que ese ámbito comprende, entre otras cosas, "las aguas marítimas del Mar Mediterráneo y el Mar Negro, incluidos sus golfos y mares".

<sup>162</sup> A/51/183, anexo I, párr. 35, y anexo II.

<sup>163</sup> Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28), cap. I.C, decisión 4/6.

Notas (continuación)

<sup>164</sup> Las esferas programáticas son las siguientes: a) ordenación integrada y desarrollo sostenible de las zonas costeras y las zonas marinas, entre ellas las zonas económicas exclusivas; b) protección del medio marino; c) aprovechamiento sostenible y conservación de los recursos marinos vivos de la alta mar; d) aprovechamiento sostenible y conservación de los recursos marinos vivos sujetos a la jurisdicción nacional; e) solución de las principales incertidumbres que se plantean respecto de la ordenación del medio marino y el cambio climático; f) fortalecimiento de la cooperación internacional y de la cooperación y la coordinación regionales; g) desarrollo sostenible de las islas pequeñas. El informe del Secretario General sobre la esfera programática G figura en el documento E/CN.17/1996/20 y Add.1 a 5.

<sup>165</sup> E/CN.17/1996/3 y Add.1.

<sup>166</sup> Documentos oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28), cap. I.C, decisión 4/15, secc. C.1 y 2.

<sup>167</sup> *Ibíd.*, cap. I.A.

<sup>168</sup> De conformidad con el párrafo 13 de la resolución 50/113 de la Asamblea General.

<sup>169</sup> Como se señala, por ejemplo, en la decisión 18/31 del Consejo de Administración del PNUMA, de 25 de mayo de 1995 (véase Documentos oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo período de sesiones, Suplemento No. 25 (A/50/25), anexo).

<sup>170</sup> A/51/116, párr. 17 del apéndice II del anexo I. En la decisión 18/32 del Consejo de Administración del PNUMA se enumeran 11 contaminantes orgánicos persistentes que integran la lista breve que está examinando la Comisión Económica para Europa en el contexto de la Convención de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia.

<sup>171</sup> *Ibíd.*, párrs. 3 y 4.

<sup>172</sup> Dichas categorías son las aguas residuales, los contaminantes orgánicos persistentes, los metales pesados, las sustancias radiactivas, los nutrientes y la movilización de los sedimentos, los aceites (hidrocarburos), la basura y las alteraciones físicas, incluidas la modificación del hábitat y la destrucción de zonas de preocupación.

<sup>173</sup> La OMS, el OIEA, la FAO, el Programa Interinstitucional de la OMI para el manejo adecuado de los productos químicos, el Programa Internacional de Seguridad de las Sustancias Químicas y el Foro Intergubernamental sobre Seguridad Química.

<sup>174</sup> Ya han hecho suyo el Programa de Acción Mundial numerosos órganos mundiales y regionales, por ejemplo, la Reunión de los Estados miembros de la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Meridional.

<sup>175</sup> Documento de la OMI LC/SM 1/4.

Notas (continuación)

- <sup>176</sup> Documento de la OMI LC 18/11/Rev.1, párrs. 5.25 a 5.29.
- <sup>177</sup> Documento de la OMI LEG/CONF.10/8/2.
- <sup>178</sup> Documentos de la OMI LEG 73/14, párrs. 51 a 54 y LEG 73/12.
- <sup>179</sup> Documento de la OMI LEG 74/4/1; véase también el documento LEG 74/4/2, en que el Comité Marítimo Internacional resume varias de las cuestiones que considera pertinentes para el tema.
- <sup>180</sup> Documento de la OMI MEPC 38/6/5.
- <sup>181</sup> El pedido fue formulado por la Argentina, Australia, el Brasil, Chile, Colombia, Cuba, España, Indonesia, Irlanda, las Islas Salomón, México, Nueva Zelandia y Venezuela.
- <sup>182</sup> Documentos de la OMI MSC 66/24, párr. 21.17, y MSC 67/15.
- <sup>183</sup> Documento de la OMI MSC 66/24, párr. 21.18.
- <sup>184</sup> Presentación de las Islas Salomón, documento de la OMI MSC 67/15/1.
- <sup>185</sup> Documento de la OMI NAV 42/23, párrs. 6.6 a 6.17. En general, el itinerario de los buques que transportan materiales INF es seguido por el armador o por la autoridad con base en tierra de algunos de los países que participan en la actividad de transporte.
- <sup>186</sup> Documento de la OMI MSC 67/15, párr. 6.
- <sup>187</sup> Véase el documento A/51/183, anexo II. Véase también la propuesta presentada a la OMI por la Argentina, documento LEG 74/12/1: entre otras cosas, se sugiere que los buques que transporten materiales INF naveguen exclusivamente en una ruta de alta mar y, de no ser ello posible, las rutas de alternativa sólo se establezcan en consulta con el Estado costero.
- <sup>188</sup> Comunicado de prensa 50/1996 de la secretaría de la CARICOM.
- <sup>189</sup> El Comunicado de Auckland, 10 a 13 de noviembre de 1995.
- <sup>190</sup> Véase el documento A/51/357, anexo.
- <sup>191</sup> UNEP/CBD/COP/2/19, anexo II.
- <sup>192</sup> Véase la nota del Secretario Ejecutivo, UNEP/CBD/COP/3/35.
- <sup>193</sup> UNEP/CBD/COP/3/3, recomendación II/10.
- <sup>194</sup> Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28), cap. I.C, decisión 4/15, párr. 24.

Notas (continuación)

<sup>195</sup> La segunda Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la diversidad biológica, en el párrafo 13 de la decisión II/10, pidió a las organizaciones pertinentes que examinaran sus programas a fin de mejorar las medidas existentes y elaborar nuevos programas que promuevan la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina (UNEP/CBD/COP/2/19).

<sup>196</sup> Según se informa en International Centre for Coastal and Ocean Policy Studies newsletter, No. 6, enero de 1996.

<sup>197</sup> Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28), cap. I.C, decisión 4.15, párrs. 44 y 45.

<sup>198</sup> Ibíd., párr. 43.

<sup>199</sup> Por ejemplo, la Tercera Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica examinará, entre otras cosas, una sugerencia del Secretario Ejecutivo de contar con un informe periódico sobre el examen de las actividades realizadas por otras instituciones y/o convenciones pertinentes para la aplicación del Convenio (siguiendo los lineamientos del informe presentado por el Secretario General de las Naciones Unidas a la Asamblea General en relación con el derecho del mar) (UNEP/CBD/COP/3/35, párr. 80).

<sup>200</sup> Texto reproducido en Law of the Sea Bulletin, No. 31 (1996), pág. 40.

<sup>201</sup> Ibíd., pág. 42.

<sup>202</sup> Véase el "Acuerdo sobre Principios", celebrado en París el 21 de mayo de 1996 (S/1996/447, anexo); también reproducido en Law of the Sea Bulletin No. 32 (1996), pág. 94 (en prensa).

<sup>203</sup> Itar-Tass, 14 de agosto de 1996.

<sup>204</sup> A/50/73-S/1995/83. Israel también señaló a la atención de la Organización Marítima Internacional (OMI) el Tratado de 1994 en vista de sus disposiciones sobre asuntos marítimos; documento de la OMI MSC 66/24.

<sup>205</sup> Celebrado en Aqaba el 18 de enero de 1996; reproducido en Law of the Sea Bulletin, No. 32 (1996), pág. 97 (en prensa).

<sup>206</sup> S/1996/427.

<sup>207</sup> Documento de la OMI MSC 66/24, párrs. 23.16 a 23.20, y anexo 29, donde figura la declaración completa del Líbano.

<sup>208</sup> S/1996/627.

<sup>209</sup> S/1996/692.

<sup>210</sup> Reuters, 8 de agosto de 1996.

<sup>211</sup> The New York Times, 16 de septiembre de 1996.



Notas (continuación)

<sup>212</sup> Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social 1996, Suplemento No. 10 (E/1996/30), cap.I, A, proyecto de resolución II.

<sup>213</sup> La Comunidad Europea ha pedido que se incluya en el programa de trabajo del Grupo de Trabajo de la OMI sobre la Interfaz Buque-Puerto la instalación en los puertos marítimos de la Unión Europea de controles fronterizos sistemáticos para luchar contra el tráfico ilícito de materiales radiactivos; documento de la OMI, FAL 25/12, párr. 15.2.

<sup>214</sup> En la región del Cáucaso ha surgido una grave situación de delincuencia, agravada por la infiltración de mercenarios, armas, estupefacientes y contrabando en el territorio de Abjasia (Georgia). En virtud del decreto de 31 de enero de 1996, Georgia ha cerrado al transporte internacional el puerto de Sukhumi y los puertos de la zona marítima entre Georgia y la Federación de Rusia situada en el territorio de Abjasia (S/1996/240, anexo I).

<sup>215</sup> Convocado de conformidad con la recomendación 9 del Grupo de Trabajo y la resolución 8 (XXXVIII) aprobada por la Comisión de Estupefacientes en 1995 (véase Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social 1996, Suplemento No. 9 (E/1996/29), cap. 12.

<sup>216</sup> A/51/437.

<sup>217</sup> Informe de la Reunión Regional sobre Coordinación y Cooperación en la Fiscalización de Drogas en el Caribe, Bridgetown (Barbados), 15 a 17 de mayo de 1996.

<sup>218</sup> Documento de la OMI, FAL 24/19, párrs. 7, 17, 7.26.

<sup>219</sup> Bulletin of the Baltic & International Maritime Council, vol. 90, No. 5.

<sup>220</sup> Canadá ha señalado que la mayoría de los extranjeros que entran en su territorio lo hacen en busca de asilo. Se esperaba que en febrero de 1996 se firmara un acuerdo entre el Canadá y los Estados Unidos sobre el retorno y la readmisión de los refugiados, que serían objeto de un procedimiento completo y equitativo para determinar su condición de refugiados; documento de la OMI, FAL 24/19, párr. 18.4.

<sup>221</sup> Informe del West England P & I Club (septiembre de 1995) en Bulletin of the Baltic & International Maritime Council, vol. 90, No. 5.

<sup>222</sup> Documento de la OMI, FAL 24/2/5, párr. 6.

<sup>223</sup> Circular de la OMI, FAL.2/Circ.43.

<sup>224</sup> Documento de la OMI, FAL 24/19, párrs. 10.1 a 10.5.

<sup>225</sup> E/CN.15/1996/4, párr. 45.

<sup>226</sup> El proyecto de resolución fue presentado por los Estados Unidos; comunicado de prensa SOC/CP/192/Rev.1.

Notas (continuación)

- <sup>227</sup> Documento de la OMI, MSC 66/16/Add.1.
- <sup>228</sup> Presentado a la OMI por la Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional; documento de la OMI MSC/66/16/2.
- <sup>229</sup> Nota del Gobierno de Turquía; documento de la OMI MSC 67/INF.2.
- <sup>230</sup> Documento de la OMI MSC/66/24, párr. 16.11.
- <sup>231</sup> Offshore vol. 56, No. 5 (mayo de 1996).
- <sup>232</sup> Offshore vol. 56, No. 6 (junio de 1996); y vol. 56, No. 8 (agosto de 1996).
- <sup>233</sup> Cook, P. J., Social trends and their impact on the coastal zone and adjacent seas, British Geological Survey Technical report WQ/96/3, 1996.
- <sup>234</sup> Offshore, vol. 56, No. 4 (abril de 1996).
- <sup>235</sup> The New York Times, 27 de febrero de 1995.
- <sup>236</sup> The Christian Science Monitor, 15 de agosto de 1995.
- <sup>237</sup> Ocean Science News, 29 de febrero de 1996.
- <sup>238</sup> Cook, op. cit.
- <sup>239</sup> Para información actualizada sobre los "primeros inversionistas", véase el documento ISBA/A/10.
- <sup>240</sup> Offshore, vol. 56, No. 1 (enero de 1996).
- <sup>241</sup> Ibíd.
- <sup>242</sup> Mining magazine, junio de 1996.
- <sup>243</sup> Comunicado de prensa IAEA/1309, de fecha 24 de septiembre de 1996.
- <sup>244</sup> Segunda evaluación del IPCC: cambio climático 1995. Informe del IPCC PNUMA/IMM.
- <sup>245</sup> Ibíd., pág. 23.
- <sup>246</sup> El Grupo de Trabajo, que cuenta también con el apoyo de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, celebró su primera reunión en Ginebra los días 17 y 18 de mayo de 1996.
- <sup>247</sup> Informe sobre el 26º período de sesiones, GESAMP Re. Stud. 60 (1996).
- <sup>248</sup> Véase también "La contribución de la ciencia a la ordenación integrada de las zonas costeras" GESAMP Rep. Stud. 61 (1961).

Notas (continuación)

<sup>249</sup> Informe del 25º período de sesiones, GESAMP Rep. Stud. No. 56, párr. 8.2.

<sup>250</sup> The New York Times, 28 de noviembre de 1995, pág. C1.

<sup>251</sup> Ibíd., 24 de octubre de 1995, pág. C7.

<sup>252</sup> Ibíd., 2 de julio de 1996.

<sup>253</sup> Ibíd., 19 de marzo de 1996, párr. C1.

<sup>254</sup> Offshore, vol. 56, No. 5 (mayo de 1996), pág. 33.

<sup>255</sup> Ibíd., vol. 56, No. 5 (mayo de 1996).

<sup>256</sup> Business Week, 30 de octubre de 1995.

<sup>257</sup> Offshore, vol. 56, No. 6 (junio de 1996), y vol. 56, No. 8 (agosto de 1996).

<sup>258</sup> Ibíd., vol. 56, No. 5 (mayo de 1996), y vol. 56, No. 8 (agosto de 1996).

<sup>259</sup> Mining journal, 5 de enero de 1996.

<sup>260</sup> La beca es atribuida por el Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, por recomendación del Grupo Consultivo, formado por eminentes especialistas en derecho del mar y asuntos internacionales y presidido por el Profesor John Norton Moore, Director del Centro sobre Derecho y Política del Mar, Facultad de Derecho de la Universidad de Virginia.

<sup>261</sup> Se prevé que la Sra. Tamoepeau, efectúe investigaciones y estudios como becaria en la Facultad de Derecho de la Universidad de Oxford.

<sup>262</sup> El Reino Unido ha pedido que el candidato proceda de un país en desarrollo y curse un programa de un año de maestría de derecho o lleve a cabo estudios e investigaciones superiores a nivel de posgrado en una universidad del Reino Unido.

<sup>263</sup> Se publicará un informe sobre la reunión.

<sup>264</sup> En la actualidad el PNUD tiene en cartera más de 70 millones de dólares en proyectos relativos a las zonas marinas y costeras y desempeña un papel activo en el desarrollo de los componentes relativos a las aguas internacionales y la biodiversidad marina del Fondo para el Medio Ambiente Mundial.

-----