



**Asamblea General**

Distr.  
GENERAL

A/52/487  
20 de octubre de 1997  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

Quincuagésimo segundo período de sesiones  
Tema 39 a) del programa

LOS OCÉANOS Y EL DERECHO DEL MAR: DERECHO DEL MAR

Informe del Secretario General

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCIÓN . . . . .	1 - 12	6
II. LA CONVENCIÓN, LOS ACUERDOS DE APLICACIÓN Y LAS NUEVAS INSTITUCIONES . . . . .	13 - 61	8
A. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar . . . . .	13 - 16	8
1. Situación de la Convención . . . . .	13	8
2. Declaraciones y manifestaciones con arreglo al artículo 310 . . . . .	14 - 15	9
3. Declaraciones con arreglo a los artículos 287 y 298 . . . . .	16	10
B. Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención . . . . .	17 - 19	10
1. Situación del Acuerdo . . . . .	17 - 18	10
2. Notificaciones relativas a la condición de miembros provisionales . . . . .	19	11

INDICE (continuacion)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
C. Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios .	20 - 24	11
1. Situación del Acuerdo . . . . .	20 - 21	11
2. Declaraciones y manifestaciones con arreglo al artículo 43 . . . . .	22 - 23	12
3. Declaraciones relativas al arreglo de controversias . . . . .	24	12
D. Instituciones creadas por la Convención . . .	25 - 53	13
1. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos . . . . .	25 - 33	13
2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar . . . . .	34 - 42	15
3. Comisión de Límites de la Plataforma Continental . . . . .	43 - 53	17
E. Reuniones de los Estados partes . . . . .	54 - 55	19
F. Mecanismos de arreglo de controversias: listas de árbitros y conciliadores . . . . .	56 - 61	20
III. LOS ESPACIOS MARÍTIMOS . . . . .	62 - 89	21
A. Reivindicación de zonas marítimas: relación por región . . . . .	62 - 80	21
1. África . . . . .	63	21
2. Asia y el Pacífico sur . . . . .	64 - 72	21
3. América Latina y el Caribe . . . . .	73 - 76	25
4. Europa y América del Norte . . . . .	77 - 80	26
B. Resumen de las reivindicaciones de zonas marítimas . . . . .	81	28
C. Depósito de cartas y listas de coordenadas geográficas y cumplimiento de la obligación de debida publicidad . . . . .	82 - 85	28
D. Acceso de Estados sin litoral al mar y desde el mar . . . . .	86 - 89	30

/...

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
IV. NAVEGACIÓN . . . . .	90 - 179	31
A. La seguridad del buque . . . . .	93 - 105	32
1. Construcción, equipo y condiciones de navegabilidad del buque . . . . .	93 - 97	32
2. Normas relativas a la tripulación . . . . .	98 - 105	33
B. Seguridad de la navegación . . . . .	106 - 144	35
1. Rutas utilizadas para la navegación . . . . .	109 - 125	35
2. Sistemas de notificación para buques . . . . .	126 - 130	40
3. Comunicaciones marítimas . . . . .	131 - 136	41
4. Accidentes marítimos . . . . .	137 - 141	42
5. Auxilio en el mar . . . . .	142 - 144	43
C. Aplicación de los convenios por el Estado del pabellón . . . . .	145 - 149	44
D. Control por el Estado del puerto . . . . .	150 - 152	46
E. Transporte marítimo . . . . .	153 - 164	46
1. Transporte de carga . . . . .	153	46
2. Transporte de mercancías peligrosas . . . . .	154 - 164	47
F. Reclamaciones marítimas . . . . .	165	50
Embargo preventivo de buques . . . . .	165	50
G. Responsabilidad e indemnización por daños . . . . .	166 - 179	50
1. Proyecto de protocolo del Convenio de Basilea . . . . .	168 - 170	51
2. Responsabilidad civil por daños nucleares (OIEA) . . . . .	171 - 175	51
3. Transporte por mar de combustible nuclear irradiado (OMI) . . . . .	176	52
4. Contaminación causada por el combustible de los buques . . . . .	177 - 179	53

INDICE (continuacion)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
IV. DESARROLLO DE LOS RECURSOS MARINOS Y PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO . . . . .	180 - 356	53
A. Examen de la aplicación del capítulo 17 del Programa 21 . . . . .	185 - 190	55
B. Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos . . . . .	191 - 226	56
1. Examen mundial de las pesquerías . . . . .	191 - 197	56
2. Biodiversidad marina y costera . . . . .	198 - 201	58
3. Examen regional de la situación de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías . . . . .	202 - 222	59
4. Conservación y ordenación de mamíferos marinos . . . . .	223 - 225	66
5. Protección y conservación de las tortugas marinas . . . . .	226	67
C. Protección y preservación de los ecosistemas, los hábitat y las especies . . . . .	227 - 244	68
1. Ordenación integrada de la zona marina y costera . . . . .	234 - 237	69
2. Zonas marinas y costeras protegidas . . . . .	238 - 241	70
3. Especies extrañas o naturalizadas . . . . .	242 - 244	71
D. Recursos marinos no vivos . . . . .	245 - 265	71
E. Protección y preservación del entorno marino frente a todas las fuentes de contaminación . . . . .	266 - 330	76
1. Fuentes terrestres de contaminación . . . . .	266 - 276	76
2. Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos, incluida la remoción y eliminación de instalaciones y estructuras . . . . .	277 - 286	79
3. Contaminación por vertimiento y gestión de desechos . . . . .	287 - 302	81
4. Contaminación causada por buques . . . . .	303 - 325	85
5. Contaminación procedente de la atmósfera . . . . .	326 - 330	91
F. Examen de los programas marinos regionales . . . . .	331 - 349	92

/...

INDICE (continuacion)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
G. Ordenación integrada de las zonas costeras .	350 - 356	96
VI. TECNOLOGÍA MARINA . . . . .	357 - 368	98
VII. PAZ Y SEGURIDAD . . . . .	369 - 373	101
A. Arreglo de controversias . . . . .	369	101
B. Cooperación regional . . . . .	370 - 373	101
C. Delincuencia marítima . . . . .	374 - 379	102
1. Piratería y robo a mano armada . . . . .	374 - 376	102
2. Tráfico de indocumentados . . . . .	377 - 379	102
VIII. MECANISMOS DE COOPERACIÓN, FORMACIÓN DE CAPACIDAD E INFORMACIÓN . . . . .	380 - 406	103
A. Mecanismos de cooperación . . . . .	380 - 389	103
1. Grupo de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP) . . . . .	380 - 383	103
2. Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación	384 - 386	104
3. Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts	387 - 389	105
B. Formación de la capacidad . . . . .	390 - 402	105
1. Becas . . . . .	390 - 396	105
2. El programa Train-sea-coast . . . . .	397 - 402	107
C. Sistemas de información . . . . .	403 - 406	108

## I. INTRODUCCIÓN

1. Este informe es presentado a la Asamblea General en cumplimiento de la resolución 49/28, de 6 de diciembre de 1994, en que había pedido 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 51/34 de la Asamblea, de 9 de diciembre de 1996, el informe se refiere también a la aplicación de esa resolución en el marco del mandato ampliado que comprende "los océanos y el derecho del mar".

2. La Asamblea General examinará también en su quincuagésimo segundo período de sesiones, en relación con el tema de los océanos y el derecho del mar, lo ocurrido en cuanto a la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos, cuestión a que se refiere el Acuerdo relativo a 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 conformidad con la resolución 51/35, de 9 de diciembre de 1996, la pesca de altura en gran escala con redes de enmalle y deriva, la pesca no autorizada en zonas de la jurisdicción nacional y las capturas incidentales y los descartes en la pesca, de conformidad con la resolución 51/36 de la Asamblea, de la misma fecha. Los informes del Secretario General sobre estos temas han sido publicados con las firmas A/52/555 y A/52/557, respectivamente. También cabe mencionar el informe del Secretario General sobre los efectos de la entrada en vigor de la Convención de 1982 sobre el Derecho del Mar en los instrumentos y programas existentes o propuestos sobre el tema (A/52/491), presentado de conformidad con el párrafo 15 de la resolución 51/34.

3. En el curso del año pasado, la comunidad internacional intensificó su llamamiento para que se aplicara un planteamiento coordinado e integrado a las cuestiones de los océanos y el derecho del mar y se procediera a una búsqueda concertada para definir el papel que cabía a las Naciones Unidas en ese contexto. Ocuparon un lugar central en el debate dos importantes cuestiones institucionales, la del examen periódico de las cuestiones de los océanos y la del aumento de la cooperación entre organismos a los efectos de la aplicación de la Convención.

4. Una vez entrada en vigor la Convención, la Asamblea General subrayó el principio enunciado en la Convención de que los problemas del espacio oceánico estaban estrechamente relacionados entre sí y tenían que ser considerados conjuntamente. La Asamblea señaló la importancia estratégica que tenía la Convención como marco para la adopción de medidas nacionales, regionales y mundiales en el ámbito marino, destacó la importancia que revestía el estudio y examen anual de los acontecimientos generales relacionados con el derecho del mar y decidió realizar, en su carácter de institución mundial competente para ello, un examen y evaluación anuales de la aplicación de la Convención y otros acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y al derecho del mar (resolución 49/28, preámbulo y párrafo 12).

5. El Secretario General, en el primer informe que presentó 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 de Desarrollo Sostenible, de 3 de mayo de 1997<sup>1</sup>, relativa a la sección F del capítulo 17 del Programa 21<sup>2</sup>.

6. La Comisión recomendó que el Consejo Económico y Social la autorizara a "realizar un análisis periódico y general de todos los aspectos del medio marino y de las cuestiones conexas que figuraban 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". La recomendación se basaba en las necesidades siguientes: a) fijar 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 competentes; y c) contar con asesoramiento científico, ambiental, económico y social adecuados sobre esas cuestiones.

7. La Asamblea General, en su decimonoveno período extraordinario de sesiones, celebrado en junio de 1997, hizo suya, con miras a mejorar la adopción de decisiones en el plano mundial respecto del medio marino, la recomendación de la Comisión de Desarrollo Sostenible que antecede e insistió en la necesidad apremiante de un examen periódico a nivel intergubernamental (véase el párrafo 188 del presente informe). La Asamblea recomendó que los resultados de ese examen formasen parte del tema consolidado en el programa titulado "Los océanos y el derecho del mar". En la Reunión de los Estados partes en la Convención se destacó también la necesidad de coordinación en las cuestiones relativas a los océanos y el derecho del mar (véase el documento SPLOS/24, secc. VII).

8. En este contexto, la Asamblea General expresó en su quincuagésimo primer período de sesiones que era consciente de la importancia que tenían la puesta en práctica de la Convención y su aplicación uniforme y coherente, así como de la necesidad cada vez mayor de promover y facilitar la cooperación internacional en relación con el derecho del mar y los asuntos oceánicos en los planos mundial, regional y subregional (resolución 51/34, preámbulo).

9. Tras la entrada en vigor de la Convención a finales de 1994, la comunidad internacional había 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, en relación con los océanos y el derecho del mar. Se ha tratado además de un período de consolidación en cuanto a la aplicación sistemática de la Convención, de armonización de lo que ocurre en cuanto a las normas y la política internacionales y de continua cooperación internacional en el marco de la Convención para hacer frente a los problemas que van surgiendo.

10. El proceso de establecimiento del nuevo "sistema convencional de instituciones oceánicas" que había comenzado en 1983 y constituye una importante característica de la Convención, ha terminado ya. El nuevo sistema de instituciones consta de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la Comisión de Límites de la

Plataforma Continental. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos, en virtud de las funciones especiales que incumben al Secretario General con arreglo a la Convención y de la función de supervisión que cabe a la Asamblea General, tiene que examinar y observar todos los acontecimientos relativos al derecho del mar y los asuntos oceánicos y a la aplicación de la Convención. A este respecto, cabe señalar que la Convención no prevé conferencias periódicas de las partes, a diferencia de la mayoría de las convenciones similares. Se prevé la celebración de Reuniones de los Estados partes para celebrar elecciones periódicas y para aprobar el presupuesto del Tribunal. Así, la Reunión de los Estados partes en la Convención puede también llegar a considerarse un elemento importante de este nuevo sistema de instituciones oceánicas, particularmente en cuanto al asesoramiento que puede impartir respecto de la interpretación de las disposiciones de la Convención.

11. Mientras la Autoridad, el Tribunal y la Comisión se van a ocupar de determinadas zonas marítimas o aspectos concretos de los asuntos oceánicos y de derecho del mar, el programa central de las Naciones Unidas en materia de océanos consiste básicamente en cuestiones relativas a la aplicación general de la Convención. También se presta atención a la observación de las prácticas de los Estados y se 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 prestar apoyo a actividades que sirvan para que los Estados apliquen la Convención de manera más eficaz y saquen mayor provecho del nuevo orden oceánico.

12. El Secretario General desea, pues, destacar la importancia de los debates de la Asamblea General sobre "los océanos y el derecho del mar" no sólo en relación con el desarrollo del nuevo sistema Convencional de instituciones oceánicas y la aplicación efectiva 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 función, para la cual cada gobierno deberá establecer una política marina integrada en el plano nacional, debe también incluir la de elegir debidamente un foro intergubernamental para el examen de las cuestiones que revisten importancia directa para la aplicación efectiva de la Convención.

## II. LA CONVENCIÓN, LOS ACUERDOS DE APLICACIÓN Y LAS NUEVAS INSTITUCIONES

### A. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

#### 1. Situación de la Convención

13. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, transcurrido un año del depósito del sexagésimo instrumento de ratificación. Desde entonces, la Convención ha sido objeto de otros 60 instrumentos de ratificación, adhesión o sucesión, con lo cual el número de Estados partes se eleva ahora a 120<sup>3</sup>. A partir del último informe (A/51/645), 14 Estados han depositado sus instrumentos de ratificación o adhesión. El aumento más importante de ese número corresponde a Asia y el



Pacífico, de seis Estados, con lo que el número total de Estados partes de esa región llega a 33. El número más alto de Estados partes (34) sigue correspondiendo a África. De las demás regiones, 11 Estados partes corresponden a Europa Oriental, 25 a América Latina y el Caribe y 17 a Europa Occidental y otros Estados. La ratificación de la Convención y adhesión a ella por dos importantes naciones marítimas, la Federación de Rusia en marzo de 1997 y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en julio de 1997, han aportado indudablemente una contribución a la consolidación del régimen jurídico establecido por la Convención. Si bien no se ha llegado aún a la participación universal, la tendencia actual en cuanto a la ratificación y adhesión constituye un buen augurio para el futuro.

## 2. Declaraciones y manifestaciones con arreglo al artículo 310

14. Cuarenta y tres Estados hicieron declaraciones al momento de ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o de adherirse a ella. Cabe recordar también que 35 Estados hicieron declaraciones al momento de la firma. Varios Estados formularon objeciones al contenido de varias de esas declaraciones. Todas las declaraciones y manifestaciones hechas antes del 31 de diciembre de 1996 con respecto a la Convención y al Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI han sido analizadas y figuran en una publicación reciente de la serie El Derecho del Mar<sup>4</sup>. De los Estados que ratificaron la Convención o se adhirieron a ella después de la fecha de publicación del último informe (A/51/645), hicieron declaraciones ocho, Chile, España, la Federación de Rusia, Guatemala, Malasia, el Pakistán, el Reino Unido y Rumania. El texto íntegro de las declaraciones ha sido distribuido a los Estados Miembros en notificaciones del depositario y publicados en los números 32, 33 y 34 del Boletín de Derecho del Mar. También puede consultarse en Internet (<http://www.un.org/Depts/los>).

15. Si bien con arreglo al artículo 310 de la Convención los Estados o entidades pueden hacer declaraciones o manifestaciones acerca de su aplicación al momento de la firma, ratificación o adhesión, esas declaraciones o manifestaciones no pueden excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención. La Asamblea General, en el párrafo 2 de su resolución 51/34, exhortó a los Estados a velar por que las declaraciones o manifestaciones que hicieran con motivo de su firma, ratificación o adhesión se ajusten a las disposiciones de la Convención. En el curso del debate de la Asamblea en su quincuagésimo primer período ordinario de sesiones, algunas delegaciones observaron que muchos Estados no habían cumplido ese requisito. Se hizo un llamamiento a los Estados que no lo hubiesen hecho para que revisaran sus declaraciones y manifestaciones a la luz de lo dispuesto en los artículos 309 y 319. Más recientemente, la Federación de Rusia, al hacer una declaración con ocasión de la ratificación, expresó objeciones a las declaraciones o manifestaciones que se hubieran hecho en el pasado o se hicieran en el futuro con ocasión de la ratificación de la Convención o la adhesión a ella o que se hicieran por cualquier motivo en relación con la Convención y no se ajustasen a lo dispuesto en el artículo 310. El Reino Unido expresó las mismas objeciones al formular una declaración tras adherirse a la Convención. Las declaraciones que suscitan más objeciones, además de las relativas a reivindicaciones marítimas contrapuestas o a cuestiones de soberanía, se refieren al derecho de paso inocente por el mar territorial, el paso en tránsito por estrechos

utilizados para la navegación internacional, el paso por vías marítimas archipelágicas y la libertad de navegación y otros usos internacionalmente reconocidos de los mares en la zona económica exclusiva o al propósito de subordinar la interpretación o aplicación de la Convención al derecho interno. Por otra parte, parecería haber un intento de ciertos Estados, en sus declaraciones o en su legislación nacional, de fijar condiciones que pueden modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención.

### 3. Declaraciones con arreglo a los artículos 287 y 298

16. Desde la fecha de publicación del último informe, varios Estados han hecho declaraciones relativas a los artículos 287 ó 298. La Federación de Rusia declaró que, de conformidad con el artículo 298, no aceptaba el procedimiento previsto en la sección 2 de la Parte XV de la Convención, según la cual serían obligatorias las decisiones relativas a, entre otras cosas, controversias en razón de la delimitación de fronteras marítimas o que se refieran a bahías o títulos históricos, las relativas a actividades militares y aquellas respecto de las cuales el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ejerza las funciones que le ha asignado la Carta de las Naciones Unidas. España optó, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 287, por remitir las controversias a la Corte Internacional de Justicia mientras Italia declaraba que, a los efectos de la solución de las controversias relativas a la aplicación e interpretación de la Convención y del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI, había elegido al Tribunal Internacional del Derecho del Mar y a la Corte Internacional de Justicia sin especificar un orden de preferencia. Chile eligió, en orden de preferencia, al Tribunal Internacional del Derecho del Mar y al tribunal arbitral especial establecido en el anexo VIII. Al 30 de septiembre de 1997, 19 Estados habían elegido el procedimiento al que se ceñirían de conformidad con el artículo 287. La información correspondiente figura en Law of the Sea Information Circular No. 6.

#### B. Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención

##### 1. Situación del Acuerdo

17. El Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención fue aprobado el 28 de julio de 1994 (resolución 48/263 de la Asamblea General) y entró en vigor dos años después, el 28 de julio de 1996. El Acuerdo debe ser interpretado y aplicado en forma conjunta con la Convención como un solo instrumento y, en caso de discrepancia entre el Acuerdo y la Parte XI de la Convención, prevalecerán las disposiciones del primero. A partir del 28 de julio de 1994, el instrumento de ratificación de la Convención o de adhesión a ella constituirá también consentimiento en obligarse por el Acuerdo. Además, ningún Estado o entidad podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo a menos que haya manifestado previamente o manifieste al mismo tiempo su consentimiento en obligarse por la Convención. Los Estados que eran partes en la Convención antes de la aprobación del Acuerdo tienen que manifestar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo en forma separada, mediante el depósito de un instrumento de ratificación o adhesión.

18. Al 30 de septiembre de 1997, los Estados partes que estaban aplicando el acuerdo de facto, eran miembros de órganos establecidos de conformidad con sus disposiciones y no habían adoptado aún las medidas necesarias para hacerse partes en él eran los siguientes: Angola, Antigua y Barbuda, Bahrein, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Cabo Verde, Camerún, Comoras, Costa Rica, Cuba, Djibouti, Dominica, Egipto, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guyana, Honduras, Indonesia, Iraq, Islas Marshall, Kuwait, Malí, México, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Somalia, Sudán, Túnez, Uruguay, Viet Nam, y Yemen. A esa fecha, 83 Estados partes en la Convención estaban obligados en virtud del Acuerdo.

2. Notificaciones relativas a la condición de miembros provisionales

19. La aplicación provisional del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención terminó a la fecha de la entrada en vigor de éste, 28 de julio de 1996. De conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo, los Estados y las entidades que lo estaban aplicando provisionalmente y respecto de los cuales no estuviera aún en vigor podían seguir siendo miembros de la Autoridad a título provisional hasta que el Acuerdo entrara en vigor a su respecto. Para seguir siendo miembros a título provisional tenían que enviar una notificación por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas y, después del 16 de noviembre de 1996, podían mantener esa condición previa decisión del Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. El Consejo podía aprobar la prórroga de la condición de miembro provisional por uno o más períodos que no excediesen de un total de dos años (el 16 de noviembre de 1998 a más tardar), a condición de que se hubiese cerciorado de que el Estado o la entidad de que se tratase había venido tomando medidas de buena fe para hacerse parte en el Acuerdo y en la Convención. En la continuación del segundo período de sesiones y en el tercer período de sesiones de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, celebrados en Kingston del 5 al 16 de agosto de 1996 y del 17 al 27 de marzo de 1997 respectivamente, el Consejo de la Autoridad aprobó diversas solicitudes de prórroga de la condición de miembro provisional (ISBA/C/9, ISBA/3/C/3). Al 30 de septiembre de 1997, 14 Estados (Bangladesh, Belarús, Bélgica, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Gabón, Nepal, Polonia, Qatar, República Democrática Popular Lao, Sudáfrica, Suiza y Ucrania) y una entidad (Comunidad Europea) seguían siendo miembros provisionales de la Autoridad.

C. Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

1. Situación del Acuerdo

20. El Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las

poblaciones de peces altamente migratorios (el Acuerdo de 1995) fue aprobado el 4 de agosto de 1995 por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces cuyos territorios se encuentran dentro y fuera de las zonas económicas exclusivas y las poblaciones de peces altamente migratorios. A diferencia del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, el Acuerdo de 1995 debe ser interpretado y aplicado en el contexto de la Convención y en forma compatible con ella y no hay un vínculo directo entre el Acuerdo de 1995 y la Convención en cuanto a la manifestación del consentimiento en quedar obligado (véase el documento A/52/555).

21. El Acuerdo estuvo abierto a la firma hasta el 4 de diciembre de 1996, fecha en la cual el número de firmas llegaba a 59; al 30 de septiembre de 1997, lo habían ratificado 15 Estados. Entrará en vigor 30 días después de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación o adhesión. Si bien el Acuerdo prevé en su artículo 41 la posibilidad de ser aplicado en forma provisional, ningún Estado o entidad ha notificado al depositario su intención de hacerlo.

## 2. Declaraciones y manifestaciones con arreglo al artículo 43

22. De conformidad con el artículo 43 del Acuerdo, cuatro Estados (China, Francia, Países Bajos, Uruguay) y la Comunidad Europea hicieron declaraciones al momento de la firma y cuatro más (Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Mauricio y Noruega) lo hicieron al momento de la ratificación o adhesión. Varias de esas declaraciones eran interpretativas y se referían, entre otras cosas, a la jurisdicción del Estado del pabellón en el contexto de las medidas de cumplimiento, conservación y ordenación en alta mar y a la inspección de buques de pesca (artículos 21, 22 y 23). En la declaración de la Comunidad Europea se especificaban también la competencia de la Comunidad Europea y la de los Estados que la integran.

23. La Federación de Rusia, teniendo presente lo dispuesto en los artículos 42 y 43 del Acuerdo, expresaba en su declaración objeciones a las declaraciones o manifestaciones hechas en el pasado o que se hicieran en el futuro al momento de la firma de la Convención o que obedecieran a cualquier otro motivo en relación con la Convención y que no se ajustasen a lo dispuesto en el artículo 43 del Acuerdo. Según el artículo 42, no se pueden hacer reservas o excepciones al Acuerdo; según el artículo 43, al igual que en el caso del artículo 310 de la Convención, las declaraciones o manifestaciones no pueden tener por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones del Acuerdo. Todas las declaraciones han sido distribuidas a los Estados Miembros por el depositario y han sido publicadas en los Boletines de Derecho del Mar Nos. 30, 32, 33 y 34.

## 3. Declaraciones relativas al arreglo de controversias

24. Tres Estados hicieron declaraciones al momento de la ratificación, con arreglo al artículo 30 del Acuerdo, respecto de los procedimientos de solución de controversias. Noruega declaró que no aceptaba un tribunal arbitral

constituido de conformidad con el anexo VII de la Convención para ciertas categorías de controversias; los Estados Unidos optaron por un tribunal especial de arbitraje que sería constituido de conformidad con el anexo VIII y la Federación de Rusia declaró que entendía que los procedimientos de solución de controversias a que se hacía referencia en el artículo 30 comprendían todas las disposiciones de la Parte XV de la Convención aplicables a controversias entre Estados partes en el Acuerdo.

D. Instituciones creadas por la Convención

1. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

25. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es la organización por cuyo conducto los Estados partes en la Convención, de conformidad con el régimen para los fondos marinos oceánicos y su subsuelo más allá de los límites de la jurisdicción nacional (la Zona), establecido en la Parte XI de la Convención y en el Acuerdo de Aplicación, organizan y controlan las actividades en la Zona, particularmente con miras a administrar sus recursos. En septiembre de 1997 la Autoridad tenía 135 miembros, 15 de los cuales eran miembros provisionales.

26. La Autoridad, al poner término a su primera fase de organización, que comprendió el período transcurrido entre noviembre de 1994 y diciembre de 1996, ha comenzado este año su etapa de funcionamiento. La novedad más importante en 1997 consistió en la aprobación de los planes de trabajo de exploración de siete primeros inversionistas inscritos: el Gobierno de la India, el Instituto francés de investigaciones para la utilización de los océanos (IFREMER)/Asociación Francesa para el Estudio de la Investigación de Nódulos (AFERNOD) (Francia), la Compañía para el Desarrollo de los Recursos de los Fondos Marinos y Oceánicos (DORD) (Japón), Yuzhmorgeologiya (Federación de Rusia), la Asociación China para la Investigación y el Desarrollo de los Recursos Minerales del Océano (COMRA) (China), la Organización Conjunta Interoceanmetal (IOM) (Bulgaria, Cuba, Eslovaquia, Federación de Rusia, Polonia y República Checa) y el Gobierno de la República de Corea (ISBA/3/C/9). Por primera vez en el marco del nuevo régimen jurídico para los océanos del mundo, establecido por la Convención y el Acuerdo de Aplicación, se realizarán actividades de exploración respecto de minerales en los fondos marinos profundos. El Consejo pidió al Secretario General de la Autoridad que tomara las medidas necesarias para expedir planes de trabajo en la forma de contratos en que se enunciaran las obligaciones aplicables con arreglo a lo dispuesto en la Convención, al Acuerdo de aplicación y a la resolución II de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

27. En este contexto, el contratista y la Autoridad concertarán un contrato de exploración de 15 años de duración en el que se enunciarán los derechos y las obligaciones de las dos partes contratantes. Se garantizarán los derechos del contratista. Otras cláusulas contractuales han de consistir en el examen conjunto de las actividades de exploración y la vigilancia del medio ambiente, planes y medidas para casos de emergencias que puedan causar graves daños al medio marino, las obligaciones de los contratistas de organizar programas de capacitación, llevar libros y registros y presentar informes anuales, el cumplimiento por el contratista de las normas en materia de seguridad, trabajo y salud y la responsabilidad del contratista por daños y perjuicios.

28. En el año en curso, la Autoridad celebró en Kingston entre los días 17 a 27 de marzo y 18 a 29 de agosto de 1997, respectivamente, su tercer período de sesiones y la continuación de ese período. En el curso del período de sesiones se reunieron sus cuatro órganos, la Asamblea, el Consejo, la Comisión Jurídica y Técnica y el Comité de Finanzas.

29. En el período a que se refiere el presente informe, la labor de la Autoridad ha avanzado también en varias cuestiones sustantivas y de organización. En la Convención y en el Acuerdo de aplicación se prevé la adopción y aplicación de las normas, reglamentos y procedimientos necesarios para la realización de actividades en la Zona. Se seguirá afinando el "código de explotación minera" a fin de poner en marcha el régimen para la extracción de minerales de los fondos marinos establecido por la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación. La Comisión Jurídica y Técnica está examinando el proyecto de reglamento para la prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la Zona, que incluye también el proyecto de cláusulas uniformes del contrato de exploración. La versión más reciente del proyecto de reglamento (ISBA/3/LTC/WP.1/Rev.3) consigna la labor realizada por la Comisión hasta el final de la continuación del tercer período de sesiones de la Autoridad. La Comisión tiene la intención de acabar sus trabajos respecto del proyecto de reglamento en la primera etapa de su próximo período de sesiones. Según el Presidente de la Comisión, la versión más reciente del proyecto de reglamento tiene en cuenta un minucioso examen de tres materias fundamentales que había señalado en 1996: la protección y preservación del medio marino, la presentación de informes anuales y el traspaso de datos de los contratistas a la Autoridad y el carácter confidencial de la información presentada.

30. La Autoridad ha comenzado también a trabajar en otras cuestiones sustantivas de su competencia. Su labor sustantiva se centra en los datos y la información analizables a fin de estimar la magnitud de los recursos de nódulos polimetálicos que podrían extraerse, así como para llegar a conocer los probables efectos de la explotación minera de los fondos marinos sobre el medio ambiente (ISBA/3/A/4).

31. En 1998, y por primera vez, los gastos administrativos de la Autoridad se sufragarán con cuotas de sus miembros, con inclusión de los miembros provisionales. Hasta 1997 esos gastos se sufragaban con cargo al presupuesto ordinario de las Naciones Unidas, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la sección 1 del anexo del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención. En la continuación de su tercer período de sesiones, la Asamblea aprobó el presupuesto de la Autoridad para 1998, con un monto de 4.703.900 dólares de los EE.UU., y decidió también establecer un Fondo de Operaciones de 392.000 dólares de los cuales 196.000 se habían de aportar en 1998 y 196.000 en 1999 (ISBA/3/A/9). El presupuesto para 1998 consigna un leve aumento de los gastos administrativos de la Autoridad (unos 500.000 dólares), de conformidad con la propuesta de que la secretaría de la Autoridad se estableciera en forma gradual, que la Asamblea había aprobado en 1996. La Asamblea aprobó asimismo una escala de cuotas de los miembros de la Autoridad a su presupuesto administrativo y su Fondo de Operaciones, que se basaba en la utilizada para el presupuesto ordinario de las Naciones Unidas (ISBA/3/A/10).

32. La Autoridad, en su calidad de organización internacional autónoma, pidió a las Naciones Unidas que le reconocieran la calidad de observadora, a lo que ésta procedió el 4 de noviembre de 1996 (resolución 51/6 de la Asamblea General). El 14 de marzo de 1997, el Secretario General de las Naciones Unidas y el Secretario General de la Autoridad firmaron un acuerdo de relación entre las Naciones Unidas y la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos que, a partir de esa fecha, se ha venido aplicando a título provisional (A/52/260) hasta que la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Asamblea de la Autoridad lo aprueben y entre en vigor. El Acuerdo fue aprobado por la Asamblea de la Autoridad en su 48ª sesión, celebrada el 27 de marzo de 1997 (ISBA/3/A/3). La Asamblea General de las Naciones Unidas examinará el Acuerdo en su quincuagésimo segundo período ordinario de sesiones.

33. La Autoridad está por poner término a otras cuestiones de organización, entre ellas el acuerdo con el Gobierno de Jamaica relativo a la Sede (la versión más reciente figura en el documento ISBA/3/C/L.3), el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Autoridad (la versión más reciente figura en el documento ISBA/3/A/WP.1/Add.1) y el reglamento financiero de la Autoridad (ISBA/3/FC/WP.1). La Autoridad celebrará su cuarto período de sesiones en Kingston del 16 al 27 de marzo de 1998 y, a título provisional, la continuación de éste tendrá lugar entre los días 17 y 28 de agosto de 1998.

## 2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar

34. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar, debidamente constituido tras la elección de sus 21 miembros el 1º de agosto de 1996 (SPLOS/14), comenzó a funcionar en Hamburgo (Alemania) y celebró tres períodos de sesiones. El primero tuvo lugar del 1º al 31 de octubre de 1996, el segundo del 3 al 28 de febrero de 1997 y el tercero del 2 al 29 de abril del mismo año. El Tribunal celebrará su cuarto período de sesiones del 6 al 31 de octubre de 1997.

### a) El reglamento del Tribunal

35. Los miembros del Tribunal decidieron que, a título provisional, aplicarían el proyecto de reglamento preparado por la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar. De esta manera, el Tribunal podría conocer de las causas que le fuesen presentadas mientras examinaba el proyecto definitivo de reglamento preparado por la Comisión Preparatoria. El Tribunal decidió que la consideración primordial debía consistir en que el reglamento fuese de fácil aplicación, eficiente y económico, tanto para el Tribunal como para las partes que compareciera ante él.

36. Un grupo de trabajo plenario ha comenzado a examinar el reglamento y llegado a conclusiones oficiosas respecto de los artículos que se refieren a la organización interna del Tribunal y de la mayor parte de las disposiciones relativas a los procedimientos aplicables en casos de controversia. El Tribunal tiene la intención de completar su labor en su cuarto período de sesiones (octubre de 1997), tras lo cual procederá a aprobar oficialmente el reglamento.

b) Constitución de las Salas

37. Además de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, el Tribunal ha constituido también tres salas permanentes:

- La Sala de Procedimiento Sumario fue establecida de conformidad con el párrafo 3 del artículo 15 del estatuto del Tribunal (Anexo VI de la Convención). La Sala está integrada por cinco miembros titulares y dos suplentes, con el Presidente y el Vicepresidente del Tribunal como miembros natos. Su principal función consiste en conocer de una causa y fallarla, a solicitud de las partes, en un procedimiento sumario. Si el Tribunal no se encuentra en sesión o no hay un número suficiente de miembros, la Sala puede ordenar medidas provisionales en ejercicio de las facultades del Tribunal;
- La Sala de Controversias de Pesquerías ha sido establecida de conformidad con el párrafo 1 del artículo 15 del estatuto y está integrada por siete miembros. La Sala conocerá de las controversias relativas a la explotación y ordenación de los recursos vivos del mar que las partes le remitan de común acuerdo;
- La Sala de Controversias del Medio Marino, establecida de conformidad con el párrafo 1 del artículo 15 del estatuto e integrada por siete miembros, conocerá de las controversias relativas a la protección y preservación del medio marino que las partes le remitan de común acuerdo;
- La Sala de Controversias de los Fondos Marinos, la más importante del Tribunal, fue establecida de conformidad con el artículo 14 del estatuto y conoce de las controversias relativas a actividades en la Zona, según se define este término en el artículo 187 de la Convención y en el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI. La Sala está integrada por 11 miembros elegidos de manera de que estén representados los principales sistemas jurídicos del mundo y con arreglo al principio de la distribución geográfica equitativa.

c) Grupos de trabajo y comisiones

38. En sus tres primeros períodos de sesiones, el Tribunal encomendó el examen preliminar de ciertos aspectos de su labor a grupos especiales de trabajo. Al terminar el tercer período de sesiones, y a fin de examinar su organización interna, el Tribunal estableció oficialmente las comisiones siguientes: Comisión de Presupuesto y Finanzas, Comisión sobre el Reglamento y la Práctica Judicial, Comisión sobre el Personal y la Administración y Comisión sobre Biblioteca y Publicaciones.

d) Presupuesto del Tribunal

39. El presupuesto del Tribunal para su primera fase operacional fue aprobado por la séptima Reunión de los Estados partes, celebrada en Nueva York del 19 al 23 de marzo de 1997 (SPLOS/24). El presupuesto aprobado para 1998 ascendía a 5.767.169 dólares, desglosados de la siguiente manera: a) gastos periódicos por un monto de 5.627.169 dólares, que incluyen 1.971.330 dólares en concepto de



remuneración de los magistrados y 2.419.239 dólares por concepto de sueldos y gastos conexos de personal (11 puestos del cuadro orgánico y categorías superiores y 16 puestos del cuadro de servicios generales) y b) gastos no periódicos por un monto de 140.000 dólares. No se incluyó una partida de gastos imprevistos por si se presentaba una causa del Tribunal en 1998. Además, los fondos que sobrarán al terminar el ejercicio financiero en curso serán traspasados al presupuesto para 1998 en la partida "asistencia temporal para reuniones" y los gastos que entrañe la vista de una causa en 1998 tendrán que sufragarse con los recursos existentes. En todo caso, la Reunión de los Estados partes decidió que ello no prejuzgaría que se estableciera o no una partida de gastos para imprevistos en el futuro. La reunión de los Estados partes, al aprobar el presupuesto para 1998, hizo suya la propuesta de que hubiera expertos financieros de los Estados partes presentes en el examen del siguiente proyecto de presupuesto del Tribunal y, de que el texto de éste fuese distribuido con suficiente antelación a la Reunión siguiente.

e) Acuerdo sobre los Privilegios e Inmunidades del Tribunal

40. La Reunión de los Estados partes aprobó en su 25ª sesión plenaria el proyecto de Acuerdo sobre los Privilegios e Inmunidades del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que quedó abierto a la firma el 1º de julio de 1997 en la Sede de las Naciones Unidas y seguirá estándolo durante 24 meses. El Acuerdo, que está abierto a la firma de todos los Estados y sólo necesita la ratificación de diez Estados para entrar en vigor, ha sido firmado hasta la fecha por Grecia, Noruega y el Senegal.

f) Relación con las Naciones Unidas

41. De conformidad con la resolución 51/204 de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1996, con esa misma fecha el Tribunal quedó invitado a participar en los períodos de sesiones y en los trabajos de la Asamblea General en calidad de observador. Tras las gestiones realizadas entre el Tribunal y la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, se espera concertar a la brevedad un acuerdo de relación entre el Tribunal y las Naciones Unidas. El 1º de enero de 1997, el Tribunal se hizo miembro de la Caja Común de Pensiones del Personal de las Naciones Unidas. El Tribunal ha decidido asimismo aplicar al personal de su Secretaría, *mutatis mutandis*, los estatutos y reglamentos del régimen común de las Naciones Unidas.

g) Acuerdo relativo a la Sede

42. Están prácticamente concluidas las negociaciones acerca del proyecto de acuerdo entre el Tribunal y el país anfitrión (Alemania) relativo a la Sede. En espera de que se concierte el Acuerdo, el país anfitrión ha dictado una ordenanza provisional que reconoce en su territorio privilegios e inmunidades al Tribunal, sus miembros y el personal de la Secretaría.

3. Comisión de Límites de la Plataforma Continental

43. Los Estados partes presentaron 28 candidaturas para la primera elección de miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, que tuvo lugar en la sexta Reunión de los Estados partes en la Convención de las Naciones

Unidas sobre el Derecho del Mar (10 a 14 de marzo de 1997)<sup>5</sup>. La elección tuvo lugar de conformidad con el párrafo 3 del artículo 2 del anexo II de la Convención (SPLOS/20).

44. El 13 de marzo de 1997 fueron elegidos los 21 miembros de la Comisión que se indican a continuación: Sr. Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque (Brasil), Sr. Osvaldo Pedro Astiz (Argentina), Sr. Lawrence F. Awosika (Nigeria), Sr. Aly Ibrahim Beltagy (Egipto), Sr. Samuel Sona Betah (Camerún), Sr. Harald Brekke (Noruega), Sr. Galo Carrera Hurtado (México), Sr. André C. W. Chan Chim Yuk (Mauricio), Sr. Peter F. Croker (Irlanda), Sr. Noel Newton St. Claver Francis (Jamaica), Sr. Kazuchika Hamuro (Japón), Sr. Karl H. F. Hinz (Alemania), Sr. A. Bakar Jaafar (Malasia), Sr. Mladen Jurčić (Croacia), Sr. Yuri Borisovitch Kazmin (Federación de Rusia), Sr. Iain C. Lamont (Nueva Zelanda), Sr. Wenzheng Lu (China), Sr. Chisengu Leo Mdala (Zambia), Sr. Yong Ahn Park (República de Corea), Sr. Daniel Rio (Francia) y Sr. Krishna-Swami Ramachandran Srinivasan (India).

45. En su primer período de sesiones, celebrado en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York del 16 al 20 de junio de 1997 (CLCS/1), la Comisión eligió Presidente por aclamación al Sr. Kazmin. Tras la celebración de consultas por el Presidente, el Sr. Astiz, el Sr. Awosika y el Sr. Srinivasan fueron elegidos Vicepresidentes y el Sr. Croker fue elegido Relator. Los titulares de los cinco cargos los desempeñarán durante dos años y medio.

46. La Comisión examinó su proyecto de reglamento (SPLOS/CLCS/WP.1), preparado por la Secretaría a solicitud de la Quinta reunión de los Estados partes (SPLOS/14, párr. 44). La Comisión aprobó varios de los artículos del reglamento y decidió que el resto fuese objeto de un nuevo examen. En el curso del período de sesiones se examinaron los artículos relativos a la cuestión de la confidencialidad, que no formaban parte del proyecto inicial y fueron incluidos en éste a fin de retomar su examen en el próximo período de sesiones.

47. Varios miembros de la Comisión se refirieron a la cuestión de la protección respecto de la posible responsabilidad financiera dimanada de denuncias de incumplimiento de las normas de confidencialidad. Hubo acuerdo general en que habría que enunciar alguna disposición que estableciera la inmunidad judicial de los miembros de la Comisión mientras se encontrasen en el desempeño de sus funciones. La Comisión estableció luego un órgano subsidiario para que se encargara de la cuestión del asesoramiento de los Estados ribereños de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 3 del Anexo II de la Convención.

48. La Comisión celebró su segundo período de sesiones en Nueva York del 2 al 12 de septiembre de 1997 (CLCS/4), y prosiguió el examen de los artículos del proyecto de reglamento que no había aprobado en su primer período de sesiones. Tras un minucioso examen, la Comisión aprobó la mayoría de esos artículos. Sin embargo, llegó a la conclusión de que los relativos a las controversias entre Estados por cuestiones de delimitación a la cuestión de la confidencialidad y a la protección de los miembros de la Comisión respecto de la posible responsabilidad financiera dimanada de denuncias de incumplimiento de las normas de confidencialidad tenían que ser objeto de un nuevo examen. En consecuencia, se procedió a modificar la redacción de esos artículos, que figuran ahora en los anexos I y II del reglamento (CLCS/3). En este contexto, cabe señalar que, de

conformidad con el artículo 56, los anexos constituyen parte integrante del reglamento.

49. La Comisión decidió aprobar el reglamento y pedir al Presidente que transmitiera los dos anexos a la próxima Reunión de los Estados partes para su examen. Decidió que el anexo I, que enunciaba disposiciones relativas a la tramitación de una presentación de un Estado ribereño que pudiera entrañar una controversia entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente u otros casos de controversias territoriales o marítimas no resueltas, no fuese aprobado únicamente hasta que lo examinara la Reunión de los Estados partes. En el anexo II constan las normas relativas a la confidencialidad, incluidas las que rigen la clasificación y el tratamiento de datos confidenciales, así como disposiciones relativas a los privilegios e inmunidades de los miembros de la Comisión en caso de denuncias sobre incumplimiento de las normas de confidencialidad. El anexo II había de ser aprobado únicamente si se resolvía de manera positiva la cuestión de los privilegios e inmunidades de los miembros de la Comisión en la tramitación de datos confidenciales y en ejercicio de todas sus demás funciones.

50. Además, la Comisión pidió a la Reunión de los Estados partes que aclarara si las expresiones "el Estado ribereño" y "el Estado" consignados en el artículo 4 del Anexo II de la Convención incluían las partes que no fuesen Estados. A juicio de la Comisión, esa aclaración era necesaria a los efectos de la aplicación del artículo 43 de su reglamento, relativo a las presentaciones hechas por Estados ribereños.

51. La Comisión pidió también a la Reunión de los Estados partes que considerara la posibilidad de formular una recomendación acerca del establecimiento de un fondo fiduciario que sería administrado por el Secretario General de las Naciones Unidas y utilizado para sufragar los gastos de viaje y alojamiento de los miembros de la Comisión procedentes de países en desarrollo.

52. La Comisión aprobó su modus operandi, esto es, su funcionamiento interno. Estableció asimismo varios grupos técnicos de trabajo para que formularan directrices relativas a los datos y la información que habían de incluirse en las presentaciones de Estados ribereños y decidió que, cuando sus miembros tuvieran conocimiento de datos confidenciales, les sería aplicable, mutatis mutandis, en el artículo VI de la Convención sobre los Privilegios y las Inmunidades de las Naciones Unidas en calidad de expertos en misión de las Naciones Unidas. En este contexto, la Comisión pidió al Asesor Jurídico de las Naciones Unidas que le presentase oficialmente una opinión en derecho en cuanto a la aplicabilidad de esa Convención a los miembros de la Comisión.

53. La Comisión decidió celebrar su tercer período de sesiones del 4 al 15 de mayo de 1998 y su cuarto período de sesiones del 31 de agosto al 4 de septiembre de 1998, ambos en Nueva York.

#### E. Reuniones de los Estados partes

54. Las Reuniones sexta y séptima de los Estados partes en la Convención, convocadas por el Secretario General de conformidad con el párrafo 2 e) del artículo 319 de la Convención, tuvieron lugar del 10 al 14 de marzo y del 19 al

23 de mayo de 1997, respectivamente. La sexta Reunión estuvo dedicada básicamente al examen del proyecto de Acuerdo sobre Privilegios e Inmunidades del Tribunal Internacional del Derecho del Mar y a la elección de los 21 miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (SPLOS/20). La séptima Reunión aprobó el Acuerdo sobre Privilegios e Inmunidades, que quedó abierto a la firma el 1º de julio de 1997, y el presupuesto del Tribunal para 1998 (SPLOS/24).

55. La octava Reunión de los Estados partes en la Convención se celebrará en Nueva York del 18 al 22 de mayo de 1998. Entre los temas de su programa se incluirán el proyecto de presupuesto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar para 1999, el reglamento de la Reunión de los Estados partes y la función que cabe a esta Reunión en el examen de cuestiones relacionadas con los océanos y el derecho del mar. Asimismo, a solicitud de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, tendrá que examinar los dos anexos del reglamento aprobados por esa Comisión.

F. Mecanismos de arreglo de controversias: listas de árbitros y conciliadores

56. En la Convención se prevén tres mecanismos de arreglo de controversias mediante arbitraje o conciliación.

57. El tribunal arbitral está integrado por cinco miembros que pueden ser escogidos de una lista de árbitros que el Secretario General prepara y mantiene de conformidad con el artículo 2 del anexo VII de la Convención.

58. Según la Convención, si las partes en una controversia han convenido, de conformidad con el artículo 284 de la Convención, en someterla al procedimiento de conciliación, la Comisión de Conciliación constituida según el artículo 3 del Anexo V estará integrada por cinco miembros escogidos de una lista que el Secretario General de las Naciones Unidas prepara y lleva de conformidad con el artículo 2 del Anexo V de la Convención.

59. En lo que respecta al arbitraje especial, y de conformidad con el artículo 2 del Anexo VIII, las organizaciones internacionales que se indican a continuación deben preparar y mantener listas de expertos en el ámbito de su competencia especializada y enviar copia de ellas al Secretario General de las Naciones Unidas: en materia de pesquerías, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); en materia de protección y preservación del medio marino, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA); en materia de investigación científica marina, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y en materia de navegación, incluida la contaminación procedente de buques y por vertimiento, la Organización Marítima Internacional (OMI).

60. Al 30 de septiembre de 1997, el Secretario General había recibido listas actualizadas de la OMI, la FAO y la COI. El PNUMA no ha enviado aún su lista.

61. Los nombres y los antecedentes de los expertos incluidos en las diversas listas se pueden consultar a las respectivas organizaciones, así como a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, y han sido publicados también en Law of the Sea Information Circular y en el Boletín de Derecho del Mar.

### III. LOS ESPACIOS MARÍTIMOS

#### A. Reivindicación de zonas marítimas: relación por región

62. A continuación se hace una reseña, al 30 de septiembre de 1997, de los principales acontecimientos ocurridos en cada región el año pasado.

##### 1. África

63. En dos cartas de fechas 24 y 31 de marzo de 1997 dirigidas al Secretario General de las Naciones Unidas por el Ministro de Justicia y por el Ministro de Relaciones Exteriores de Eritrea, respectivamente, se señalaba que la afirmación que figuraba en el informe correspondiente al año anterior (A/51/645, párr. 26) en el sentido de que Eritrea no tenía legislación relativa a sus zonas marítimas era incorrecta. En ambas cartas se señalaba que el Estado de Eritrea, al declarar su independencia, había incorporado en su derecho marítimo los límites que estaban vigentes en Etiopía. Según la Proclamación No. 7 (Boletín de Leyes de Eritrea, 15 de septiembre de 1991), el código marítimo de Etiopía de 1960, con algunas modificaciones menores, sería aplicado a partir del 15 de septiembre de 1991 como código marítimo de transición en Eritrea. En la misma Proclamación se dispone la aprobación de los artículos 2 a 5, 6 f) y g) y 28 a 31 de la Proclamación de Etiopía No. 137 de 1953, enmendada en 1956. Si bien el texto de los artículos 28 a 31 no fue adjunto a las cartas, en los artículos 2 a 5 y 6 f) y g) se dispone, entre otras cosas, un mar territorial de 12 millas náuticas contadas a partir de la línea de la más alta marea anual, salvo en el archipiélago de Dahlac, y se señala que, en el caso de la pesca de perlas y otras pesquerías sedentarias, el límite exterior de las aguas territoriales se extenderá a los límites de esas pesquerías. En el caso del archipiélago de Dahlac, el límite exterior de las aguas territoriales está constituido, por remisión a la ex Proclamación No. 126 de 1952, relativa a los ingresos federales en Etiopía, por un cuadrilátero compuesto de líneas que unan las islas más alejadas del noreste y el sudeste con las islas más cercanas del noroeste y el sudoeste.

##### 2. Asia y el Pacífico sur

64. Como se señalaba en el informe correspondiente al año pasado, en 1996 el Japón aprobó ocho series de leyes para poner en práctica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo relativo a la aplicación de Parte XI, de 1994. Se han presentado a las Naciones Unidas tres textos legislativos. La Ley sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua estipula un mar territorial de 12 millas náuticas, salvo en las zonas de Soya Kaikyo, Tugaru Kaikyo, Tusima Kaikyo Higasi Suido, Tusima Kaikyo Nisi Suido y Osumi Kaikyo, donde seguirá teniendo una anchura de tres millas. La Ley establece también una zona contigua de 24 millas náuticas y, respecto de una cuestión no comprendida en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, estipula que, de no haber acuerdo en otra línea, se utilizará la línea mediana cuando la zona contigua del Japón coincida con la línea contigua de otro Estado. En esa situación, la Ley permite también que, a los efectos de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 33 de la Convención, haya una línea contigua compartida con un Estado que se encuentre frente a la costa del Japón de hasta 24 millas

náuticas contadas a partir de las líneas de base del Japón (excluido el mar territorial del otro país). El Decreto de aplicación de la Ley sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua fija los límites de las Seto Naikai (aguas internas), define las líneas rectas de base del Japón y fija los límites de las zonas designadas, así como los límites exteriores del mar territorial correspondientes a las zonas designadas.

65. La Ley sobre la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental establece esa zona y la extensión de la plataforma continental de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según su texto, queda establecida una zona económica exclusiva en la cual el Japón ejerce soberanía y los demás derechos previstos en la Parte V de la Convención. La zona comprende la zona marítima, sus fondos marinos y su subsuelo hasta una línea de 200 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base (con exclusión del mar territorial) o hasta la línea mediana con un país cuya costa se encuentre frente a la costa del Japón a menos que se acuerde otra cosa con el Estado de que se trate. En cuanto a la plataforma continental, el Japón ejerce los derechos de soberanía y otros derechos del Estado ribereño de conformidad con la Convención en los fondos marinos y el subsuelo de una zona que se extiende hasta 200 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base (con exclusión del mar territorial) o de la línea mediana con un Estado cuya costa se encuentre frente a la del Japón o de "la línea sustitutiva que designen de común acuerdo el Japón y un país extranjero, así como la línea que haya que trazar para conectarla con la anterior con arreglo al Decreto Ministerial". La zona que se ha de establecer por decreto ministerial de conformidad con el artículo 76 de la Convención cuando la plataforma se extienda más allá de 200 millas forma parte también de la plataforma continental del Japón. La legislación del Japón, con inclusión de sus disposiciones en materia penal, será aplicable a la exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, a las islas y estructuras artificiales y a la investigación científica marina, a otras actividades de exploración y explotación realizadas en la zona económica exclusiva para fines económicos y a otras actividades de perforación en la plataforma continental. La misma ley dispone además que será aplicable a las islas artificiales, instalaciones y estructuras como si éstas se encontraran dentro del territorio del Japón. Por último, dispone que, en el caso de que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estipule otra cosa en relación con las cuestiones a que se refiere la ley, tendrán preferencia las disposiciones de esa Convención (véase el Boletín de Derecho del Mar, No. 35, en prensa).

66. La República de Corea ha comunicado también a las Naciones Unidas la aprobación de nuevas leyes sobre la materia. La Ley sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1977, enmendada en 1995, entró en vigor el 1º de agosto de 1996. La Ley fija un mar territorial de 12 millas náuticas y una zona contigua de 24 millas náuticas y determina que, en relación con otros Estados cuyas costas sean adyacentes o estén frente a las del país, el límite estará constituido por la línea mediana a menos que se acuerde otra cosa con los Estados de que se trate. La Ley regula el paso inocente por el mar territorial y fija sanciones para los casos de contravención. Los buques de guerra y los buques de Estado extranjeros destinados a fines no comerciales deben notificar con antelación a las autoridades competentes de la República de Corea que han de proceder a ese paso. En ese contexto, cabe mencionar que, según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todos los buques, con inclusión

de los mencionados, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial y los Estados ribereños no deberán poner dificultades al paso inocente de buques extranjeros salvo que lo hagan de conformidad con la propia Convención.

67. El Decreto de Aplicación, que entró en vigor en la misma fecha que la Ley sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, el 1º de agosto de 1996, contiene algunas de las disposiciones de la Ley relativas al paso inocente. Indica las coordenadas para el trazado de líneas de base rectas y fija los límites exteriores del mar territorial en el Estrecho de Corea (tres millas náuticas). La Ley No. 5151, relativa a la zona económica exclusiva y que entró en vigor el 10 de septiembre de 1996, establece la zona económica exclusiva de la República de Corea y define el ejercicio de derechos y obligaciones en ella. De conformidad con la Convención, la zona económica exclusiva se extiende hasta las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base, con exclusión del mar territorial. Según la misma Ley, en el caso de Estados con costas adyacentes o situadas frente al país, la delimitación se hará de común acuerdo sobre la base del derecho internacional. De no haber tal acuerdo, la legislación de la República de Corea será aplicable hasta la línea mediana con los Estados de que se trate. Se definen los derechos de la República de Corea de conformidad con el artículo 56 de la Convención y los derechos y las obligaciones de otros Estados y sus nacionales de conformidad con el artículo 58. La Ley estipula asimismo la aplicación del derecho interno de la República de Corea en la zona económica exclusiva, a menos que se convenga otra cosa con otros Estados, a las islas artificiales y a las instalaciones y estructuras, así como el ejercicio del derecho de persecución en caso de transgresión del derecho interno de la República de Corea en la zona (véase el Boletín de Derecho del Mar, No. 33).

68. Niue aprobó el 7 de abril de 1997 la Ley sobre el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva, por la cual deroga la ley anterior de 1978 sobre la misma cuestión y sus dos enmiendas de 1984 y 1987. La Ley, que entró en vigor en la fecha de su aprobación, estipula un mar territorial de 12 millas náuticas y una zona económica exclusiva de 200 millas náuticas para la exploración, la explotación y la conservación y ordenación de los recursos. El artículo 6 fija como línea de base para las zonas marítimas de Niue la línea de bajamar a lo largo de la costa o, en los lugares en que haya un arrecife a lo largo de una parte de la costa, la línea de bajamar a lo largo del límite exterior del arrecife. Según el artículo 10, cuando la línea mediana entre Niue y los Estados cuyas costas estén frente a las de Niue se encuentre a una distancia inferior a 200 millas náuticas de la línea de base, la línea mediana constituirá el límite exterior de la zona económica exclusiva de Niue. La Ley se centra básicamente en el desarrollo y la ordenación de los recursos pesqueros y, a ese respecto, contiene disposiciones relativas a la preparación de planes de desarrollo y ordenación de pesquerías, a la pesca no autorizada y a los métodos de pesca prohibidos, a los acuerdos de acceso con otros países, a la concesión de permisos, a los funcionarios y observadores autorizados a los efectos del cumplimiento de la ley y a la venta, reventa y confiscación de bienes retenidos.

69. El 13 de mayo de 1997, los Gobiernos de los Estados Unidos y de Niue firmaron un Tratado por el cual se delimita la frontera marítima entre sus respectivos territorios en el Pacífico sur. El límite, de 279 millas, va en dirección general este a oeste con las islas de Samoa Americana al norte y Niue

al sur. El Tratado está sujeto a ratificación por las dos partes y entrará en vigor cuando se intercambien los instrumentos correspondientes.

70. El Gobierno del Pakistán, de conformidad con la Ley de Aguas Territoriales y Zonas de ese país, de 1976, hizo el 29 de agosto de 1996 una notificación en que indicaba las coordenadas de los puntos para el trazado de líneas de base rectas desde las cuales se miden todas las zonas marítimas del país. En nota verbal de fecha 24 de febrero de 1997 dirigida al asesor jurídico de las Naciones Unidas, la India manifestó que "el Gobierno de la India, al tiempo de hacer reserva de su derecho a que se revisen en debida forma las líneas de base notificadas por el Pakistán, ya que interfieren con la jurisdicción soberana de la India, rechaza categóricamente y califica de inaceptable el punto k) de la coordenada 23 33.90 N 68 07.80 E a que se hace referencia en la notificación, ya que comprende aguas territoriales de la India que están sometidas a su jurisdicción soberana" (para la declaración del Pakistán y la protesta de la India, véase el Boletín de Derecho del Mar, No. 34).

71. En carta de fecha 18 de octubre de 1996, la República Islámica del Irán, refiriéndose a la comunicación presentada por Kuwait, Arabia Saudita, Qatar y los Emiratos Árabes Unidos acerca de la Ley de 2 de mayo de 1993 sobre sus Zonas Marinas (véase el Boletín No. 24), reiteró que no consideraba que todas las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fuesen derecho consuetudinario y que, en su calidad de disposiciones contractuales, sólo eran obligatorias para los Estados partes en ella. Refiriéndose en particular a una nota verbal de fecha 20 de agosto de 1996 dirigida por Qatar, la República Islámica del Irán manifestó además que el método aplicado para el trazado de sus líneas de base rectas no debía considerarse inusitado ya que lo habían aplicado otros Estados en circunstancias similares. Señalaba además que el Decreto No. 2/250-67, de 22 de julio de 1973, había sido aprobado y había entrado en vigor casi 25 años atrás y había sido publicado en la United Nations Legislative Series sin que Qatar hiciera objeciones. La República Islámica del Irán agregaba que las disposiciones de la Ley prohibían los ejercicios y las maniobras militares extranjeras en su zona económica exclusiva y su plataforma continental porque "entraban o perjudican las actividades económicas de los Estados ribereños, respecto de las cuales su derecho es soberano". Se señalaba además que el requisito de la autorización previa para el paso de algunas categorías de buques extranjeros encontraba justificación en la singular situación ecológica que imperaba en el Golfo Pérsico, lugar sumamente vulnerable (véase el Boletín de Derecho del Mar, No. 33).

72. El Gobierno de Australia y el Gobierno de la República de Indonesia firmaron el 14 de marzo de 1997 el Tratado por el cual se establecen los límites de la zona económica exclusiva y ciertos límites en los fondos marinos. En el Tratado se fijan definitivamente los límites marítimos entre los dos países en el Mar de Timor y el Mar de Arafura, así como en el sector nororiental del Océano Índico. El Tratado estipula tres límites marítimos distintos, "negociados conjuntamente", en una región en que la jurisdicción sobre la columna de agua de un país se superpone con la jurisdicción del otro sobre los fondos marinos: a) los límites de los fondos marinos y la zona económica exclusiva entre la isla Christmas y Java; b) el límite de toda la zona económica exclusiva entre el continente australiano e Indonesia y c) el límite de los



fondos marinos entre el continente australiano e Indonesia al oeste del punto A25, convenido en el Tratado de 1972 por el cual se establecen los límites permanentes de los fondos marinos en la zona del Mar de Timor y el Mar de Arafura. El Tratado, que enumera los derechos sobre los fondos marinos y sobre la zona económica exclusiva de las partes y establece zonas de jurisdicción superpuesta, está sujeto a la ratificación de las partes y entrará en vigor cuando se proceda al intercambio de los instrumentos de ratificación (véase el Boletín de Derecho del Mar, No. 35, en prensa). En nota verbal de fecha 28 de agosto de 1997, Portugal tomó nota de la firma del Tratado y declaró que "no reconoce la delimitación que se procura establecer y sostiene que la firma del Tratado constituye una violación más de la condición de Timor Oriental como territorio no autónomo (A/52/323-S/1997/691).

### 3. América Latina y el Caribe

73. Jamaica ha promulgado la Ley sobre Zonas Marítimas de 1996, por la cual se derogan tanto la Ley sobre el Mar Territorial como el Decreto (modificación de fronteras de Jamaica) de 1948. La Ley, que entró en vigor el 28 de noviembre de 1996, declara que Jamaica es un Estado archipelágico y contiene disposiciones relativas a las aguas internas y a las aguas archipelágicas, a un mar territorial de 12 millas náuticas y a una plataforma continental definida de conformidad con la Convención. Establece asimismo una zona contigua de 24 millas náuticas. Jamaica había declarado ya una zona económica exclusiva en la Ley No. 33, de 31 de diciembre de 1991. Con arreglo al artículo 6 de la Convención, las líneas de base archipelágicas están compuestas de líneas de base rectas que unen los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados de Jamaica, según el artículo 21 de la Ley. La delimitación de la plataforma continental con otros Estados se efectuará de común acuerdo y sobre la base del derecho internacional a fin de llegar a una solución equitativa. La Ley de Zonas Marítimas estipula el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, enuncia el derecho de paso inocente por las aguas archipelágicas y el mar territorial y da atribuciones a los oficiales encargados de hacer cumplir la ley para detener buques extranjeros, subir a bordo de ellos, registrarlos y decomisarlos cuando proceda (véase el Boletín de Derecho del Mar No. 34).

74. Los Gobiernos de Antigua y Barbuda, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas han formulado objeciones respecto de tres Tratados sobre límites marítimos en el Caribe que corresponden a la isla Aves, entre Venezuela por una parte y otros tres países por la otra, al Tratado concertado con los Estados Unidos el 28 de marzo de 1978 y que entró en vigor el 24 de noviembre de 1980, al Tratado concertado con los Países Bajos el 31 de marzo de 1978 que entró en vigor el 15 de diciembre de ese año y al Tratado concertado con Francia el 17 de julio de 1980 y que entró en vigor el 28 de enero de 1983. La objeción a esos Tratados de delimitación consiste en que se ha reconocido a la isla Aves la condición jurídica de isla con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y, por lo tanto, se ha reconocido que esa isla da lugar a una jurisdicción marítima. Antigua y Barbuda, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas sostienen que, tal como está reconocido en el derecho internacional consuetudinario y tal como queda de manifiesto en la Convención, las rocas no aptas para mantener población humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma

continental. Recuerdan además que, con arreglo a la Convención, las islas artificiales y las estructuras adyacentes de la isla Aves no tienen derecho a mar territorial y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

75. Estos Tratados, si bien fueron aprobados antes de que concluyera la negociación de la Convención sobre el Derecho del Mar, estaban basados en gran medida en el concepto de una zona económica exclusiva de 200 millas náuticas (incluida la definición de isla) que había surgido en el curso de esa negociación. Las objeciones plantean claramente la cuestión de la interpretación del párrafo 3 del artículo 121 de la Convención en cuanto a la expresión "las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia". Por solicitud de Antigua y Barbuda, Saint Kitts y Nevis y San Vicente y las Granadinas, sus objeciones han sido distribuidas a los Estados partes en la Convención (LOS/SP/1 de 12 de agosto de 1997; LOS/SP/2 de 13 de agosto de 1997 y LOS/SP/3 de 9 de septiembre de 1997).

76. El Gobierno de Belice ha formulado objeciones a la declaración formulada por el Gobierno de Guatemala al ratificar la Convención sosteniendo que es incompatible con los artículos 309 y 310 de ésta. Belice sostiene en particular que Guatemala, al reivindicar en su declaración derechos históricos sobre la Bahía de Amatique, lo hace con la intención de que no se apliquen la definición de bahías ni el mecanismo de arreglo de controversias contenidos en la Convención. Belice sostiene además que la declaración de Guatemala en el sentido de que "el mar territorial y las zonas marítimas no pueden delimitarse hasta que se dirima la controversia existente" tiene por objeto formular una reserva a los artículos 15 y 74 de la Convención o excluir o modificar los efectos jurídicos de estas disposiciones.

#### 4. Europa y América del Norte

77. Dinamarca ha aprobado una nueva ley, la Ley No. 411 sobre la zona económica exclusiva, de 22 de mayo de 1996 y que entró en vigor el 1º de julio de 1996. La Ley, que no es aplicable a las islas Faroe ni a Groenlandia, establece la línea mediana como línea de delimitación, de no haber acuerdo en contrario, con los Estados cuyas costas se encuentran frente a las del país. Los derechos de Dinamarca en la zona económica exclusiva están definidos de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Decreto Ejecutivo No. 584, de 24 de junio de 1996, que se refiere a la zona económica exclusiva de Dinamarca también entró en vigor el 1º de julio de 1996; en él se indican los puntos de las coordenadas para el trazado de la línea de delimitación de la zona económica exclusiva con Estados adyacentes o cuyas costas se encuentren frente a las del país en el Mar del Norte, el Skagerrak, el Kattegat, el Sund, el Gran Belt y el Mar Báltico. Hasta nuevo aviso, las aguas comprendidas entre Bornholm y Polonia no se regirán por la Ley sobre la zona económica exclusiva. Hasta que se concierte un acuerdo con Polonia, el límite de la zona de pesca y de la plataforma continental de Dinamarca en esa zona estará constituido por la línea equidistante. El Decreto Ejecutivo estipula además que la lista de coordenadas y las cartas que menciona han de ser depositadas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

78. El 31 de enero de 1997, el Canadá promulgó la Oceans Act, que deja sin efecto la Canadian Laws Offshore Application Act, el capítulo 44 de los Statutes of Canada y la Territorial Sea and Fishing Zone Act. La Ley de 1997 consta de tres partes: en la primera se definen las zonas marítimas del Canadá de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y se reconoce el ejercicio de la jurisdicción del Canadá sobre sus zonas oceánicas y submarinas en la zona económica exclusiva, en la zona contigua y la plataforma continental; en la segunda parte se dispone que el Ministerio de Pesca y Océanos estará encargado de formular y poner en práctica una estrategia nacional para la ordenación de los océanos sobre la base de los principios del desarrollo sostenible, de la ordenación integrada de las actividades en los estuarios y en las aguas ribereñas y marinas y del criterio de precaución. La Ley instituye el concepto de zonas marinas especialmente protegidas, que serán designadas una por una con el propósito de proteger y preservar el medio ambiente y la vida marina en peligro. Incluye también disposiciones en que se definen las atribuciones y los procedimientos para la aplicación del plan de ordenación de los océanos. En la parte III de la Ley se definen las facultades y las obligaciones del Ministerio en cuanto a los servicios de guardia costera y las actividades concretas que habría que efectuar en materia de ciencia marina e hidrología (véase el Boletín de Derecho del Mar, No. 35, en prensa).

79. España dictó el Decreto Real 1315/1997, de 1º de agosto de 1997, por el cual se establece una "zona de protección de la pesca" en el Mediterráneo. La zona, definida por coordenadas geográficas, va desde el Cabo de Gata en el sur de España hasta el límite marítimo con Francia sobre la base del principio de la línea equidistante con Estados cuya costa se encuentre frente a las del país. España ejerce en la zona derechos soberanos de conservación, ordenación y control de las actividades pesqueras, sin perjuicio de las medidas que haya adoptado o haya de adoptar la Unión Europea respecto de la protección y conservación de los recursos vivos del mar. Entre las razones aducidas en el Decreto para establecer una zona de esa índole se encuentran las actividades de pesca no controladas que llevan a cabo flotas industriales de países que no son del Mediterráneo y no respetan las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA). A este respecto, el decreto recuerda que las medidas de la Unión Europea en materia de conservación y control no son aplicables fuera del mar territorial a los buques de Estados que no sean miembros de ella.

80. En nota verbal de fecha 30 de junio de 1997, Grecia respondió a la notificación de Turquía de fecha 22 de febrero de 1996 relativa a la declaración interpretativa que había formulado Grecia al momento de firmar y ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según la nota, la declaración de Grecia obedecía al propósito de interpretar ciertas disposiciones de la Convención "en forma plenamente conforme con el espíritu y el verdadero sentido de la Convención". Grecia manifestó que no tenía la intención de crear una categoría separada de estrechos utilizados para la navegación internacional y, en particular, señaló que la referencia al artículo 36 de la Convención no podía "en modo alguno ser interpretada como intención de ejercer facultades discrecionales en alta mar". Grecia manifestó también que respetaba todas las normas y los reglamentos establecidos en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y no entendía en qué forma ello podía ser interpretado como una posible injerencia con las rutas aéreas internacionales de la OACI, como sugería Turquía. Grecia agregaba que las reiteradas referencias

que hacía Turquía a las disposiciones de la Convención constituían una indicación de que aceptaba que esas disposiciones reflejaban el derecho consuetudinario general (véase el Boletín de Derecho del Mar, No. 35, en prensa).

B. Resumen de las reivindicaciones de zonas marítimas

81. En el cuadro siguiente figura un resumen de las reivindicaciones de zonas marítimas que existen en la actualidad.

Resumen de las reivindicaciones de zonas marítimas						
Límites exteriores		Estados de África	Estados de Asia y el Pacífico	Estados de Europa y América del Norte	Estados de América Latina y el Caribe	Mundo
Mar territorial	12 mn	29	43	27	24	123
	-12 mn		4	3	2	9
	+12 mn	9	1		5	15
Zona contigua	24 mn	12	21	6	14	53
	-24 mn	2	2	2	1	7
	+24 mn		1			1
Zona económica exclusiva	200 mn	23	33	12	25	93
	Hasta una línea de delimitación, mediante la determinación de las coordenadas o sin límites	2	3	4		9
Zona de pesca		3	3	8	1	15
Plataforma continental	200 mn	3	1		2	6
	Límite exterior de la plataforma continental o 200 mn	5	12	3	10	30
	200 metros de profundidad más posibilidades de explotación	5	6	16	6	33
	Otros	1	6	4	3	14

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

82. De conformidad con los artículos 16 2), 47 9), 75 2) y 84 2) de la Convención, el Estado ribereño depositará en poder del Secretario General sus cartas o listas de coordenadas geográficas para el trazado de líneas de base rectas y líneas de base archipelágicas y las que indiquen los límites exteriores del mar territorial y la zona económica exclusiva. Asimismo, según el artículo 76 9), 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 dará debida publicidad a esas cartas y listas de coordenadas geográficas.

83. A fin de desempeñar las funciones encomendadas al Secretario General por 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 responsable de esas funciones, ha establecido servicios 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 a fin de prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de su obligación de dar debida publicidad a esas cartas y listas de coordenadas. En un "registro interno de datos" computadorizado se resume la información presentada y, a los efectos de la debida publicidad, la División informa a los Estados partes del depósito de cartas y coordenadas geográficas mediante una "notificación de zona marítima". Esa información se incluye también en las Law of the Sea Information Circulars. La División ha comenzado además el proceso de establecimiento de un sistema de información geográfica en que se aplica la tecnología más avanzada para convertir en una base de datos mundial la información depositada, tal como mapas, cartas y listas de coordenadas. Al 30 de septiembre de 1997, Alemania, la Argentina, China, Chipre, Costa Rica, Finlandia, Italia, Jamaica, el Japón, Myanmar, Noruega y Rumania habían depositado en poder del Secretario General cartas o listas de coordenadas geográficas relativas a diversas zonas marítimas.

84. La División ha procurado también prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de otras obligaciones en materia de debida publicidad establecidas en la Convención. Estas obligaciones se refieren, entre otras cosas, a la navegación: todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños en relación con el paso inocente por el mar territorial (artículo 21 3)); todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños de estrechos en relación con el paso en tránsito por estrechos utilizados por la navegación internacional (artículo 42 3)) y la designación de vías marítimas y el establecimiento y la sustitución de dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial y en los estrechos utilizados para la navegación internacional (artículos 22 4) y 41 6)), así como la designación de vías aéreas y de rutas aéreas a través de aguas archipelágicas y el establecimiento y la sustitución de dispositivos de separación del tráfico (artículo 53 7) y 10)). Las obligaciones de debida publicidad en relación con las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico se cumplen en cooperación con la Organización Marítima Internacional (OMI).

85. Al 30 de septiembre de 1997, los siguientes Estados partes habían remitido al Asesor Jurídico ejemplares de sus leyes y reglamentos: Alemania (vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico), Argentina (reglamentos en los estrechos), Australia (vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico), Finlandia (legislación sobre paso inocente y en tránsito e información sobre vías marítimas), Islas Marshall (rutas aéreas sobre aguas archipelágicas), Italia (leyes y reglamentos en relación con el mar territorial y los estrechos), Myanmar (legislación sobre paso inocente), Namibia (información en el sentido de que no hay leyes relativas al paso inocente ni ha adoptado vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico), Omán (vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico) y Pakistán (legislación relativa al paso inocente).

También se encontrará información sobre estas presentaciones en Law of the Sea Information Circular No. 5.

D. Acceso de Estados sin litoral al mar y desde el mar

86. El Pakistán formuló una declaración al momento de la ratificación con respecto 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 a la libertad de tránsito. El Pakistán manifestó en su declaración que "la Convención, al referirse al tránsito por el territorio del Estado de tránsito, salvaguarda plenamente la soberanía de éste. En consecuencia, y de conformidad con el artículo 125, los derechos y las facilidades de tránsito reconocidas al Estado sin litoral no deben lesionar en forma alguna la soberanía ni los intereses legítimos del Estado de tránsito. El contenido preciso de la libertad de tránsito, pues, tiene que ser objeto de acuerdo en cada caso entre el Estado de tránsito y el Estado sin litoral de que se trate. De no haber acuerdo sobre las condiciones y modalidades del ejercicio del derecho de tránsito por el territorio de la República Islámica del Pakistán, el tránsito estará regido exclusivamente por la legislación nacional de esta República".

87. En la resolución 51/168 de la Asamblea General, de 16 de diciembre de 1996, ha quedado de manifiesto la importancia de incrementar las medidas internacionales de apoyo para hacer frente en mejor forma a los problemas con que tropiezan los Estados sin litoral en desarrollo y de reciente independencia del Asia central y los países en desarrollo vecinos que son países de tránsito. La resolución sirve de base para seguir tomando medidas a los efectos de preparar un programa para aumentar la eficiencia del actual sistema del transporte en tránsito en esos Estados y para promover acuerdos de cooperación más eficaces entre los Estados sin litoral del Asia central y los Estados de tránsito y en desarrollo que les son vecinos.

88. Sobre la base de la resolución 50/97 de la Asamblea General, de 20 de diciembre de 1995, se celebró en Nueva York del 18 al 20 de junio de 1997 una reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo. En la reunión (A/52/329) se pasó revista a la marcha del establecimiento de sistemas de tránsito en países sin litoral y países en desarrollo de tránsito, se formularon diversas recomendaciones y se llegó a la conclusión de que, en lo relativo a las carreteras, los ferrocarriles, las vías de navegación interior y transporte aéreo, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito habían promovido toda una serie de acuerdos y arreglos de tránsito bilaterales y subregionales. Se señaló, sin embargo, que el control y el cumplimiento de esos acuerdos y arreglos no siempre eran satisfactorios. Se recomendó también que las entidades que promovían la concertación de convenios internacionales trataran de explicar con más claridad las repercusiones de la adhesión a esos convenios, así como los beneficios que reportarían a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Se expresó satisfacción por los resultados de la reunión subregional consultiva celebrada en Ulaanbataar con la participación de China, la Federación de Rusia y Mongolia, en la cual se había pedido, entre otras cosas, que se preparara un acuerdo de tránsito subregional para el Asia nororiental.

89. Igualmente, la 12ª Conferencia Ministerial del Movimiento de los Países No Alineados, celebrada en Nueva Delhi en abril de 1997, hizo un llamamiento a la comunidad internacional para que prestara más apoyo a los países en desarrollo sin litoral a fin de que pudieran mejorar sus servicios de transporte en tránsito y les alentara a tomar medidas para superar las dificultades que entraban el comercio en tránsito.

#### IV. NAVEGACIÓN

90. Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados respecto de la seguridad en el mar y que figuran en varios convenios de la OMI, en particular el Convenio Internacional de 1974 para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) y su Protocolo de 1978, y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 y su Código de 1995, son actualmente una cantidad ingente de normas, reglamentos, estándares y prácticas que el Estado del pabellón debe respetar de conformidad con el artículo 94 y otros artículos pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>6</sup>.

91. Actualmente, la responsabilidad por la seguridad de un buque está muy repartida, dada la gran cantidad de empresas navieras, y a menudo nacionalidades, que intervienen en su explotación. El Estado del pabellón carece de jurisdicción sobre muchos de los sujetos que intervienen en el tráfico marítimo, como los gestores navales, los aseguradores, los constructores, las sociedades de clasificación, etc. La utilización cada vez más frecuente de gestores navales y empresas de dotación de buques ha desdibujado las relaciones entre los navegantes, el propietario del buque y el buque mismo. Aunque esta nueva situación no influye necesariamente en la eficaz explotación del buque, sí contribuye a mermar el poder de los Estados, a veces en detrimento de la seguridad. Algunos países menos adelantados carecen del personal calificado y de los servicios e instituciones necesarios para administrar una entidad encargada del transporte marítimo.

92. La aplicación efectiva de los reglamentos, los procedimientos y las prácticas internacionales generalmente reconocidos no sólo es esencial para la seguridad de la navegación sino también para prevenir y controlar la contaminación del medio marino. La circunstancia cada vez más frecuente de que los Estados del pabellón no apliquen ni hagan cumplir efectivamente las normas internacionales ha reforzado en gran medida la función del Estado del puerto como "red de seguridad" del Estado del pabellón (véanse los párrafos 149 a 151); ha hecho que se cree en 1992 el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento y que se apruebe en 1994 el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (véanse los párrafos 144 a 148); ha impulsado la revisión en 1995 del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y se ha tenido también muy en cuenta recientemente al adoptar las decisiones relativas a sistemas obligatorios de ordenación del tráfico y notificación, que tienen el doble objetivo de velar por la seguridad de la navegación y proteger el medio marino.

A. La seguridad del buque

1. Construcción, equipo y condiciones de navegabilidad del buque

93. Las normas y estándares internacionales comúnmente reconocidos que rigen la construcción, el equipo y la navegabilidad del buque, a que se hace referencia en los artículos 94 y 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son básicamente las que figuran en el Convenio SOLAS. El Convenio sobre Líneas de Carga de 1966 establece el francobordo mínimo para el cargamento de un buque. Los requisitos en cuanto a construcción y equipo exigibles para la seguridad de los buques pesqueros figuran en el Convenio Internacional para la seguridad de los buques pesqueros, firmado en Torremolinos en 1977 y modificado por el Protocolo de 1993. Además de los convenios mencionados, hay numerosas recomendaciones, directrices y códigos relativos a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques que los Estados Miembros han venido observando pese a no ser jurídicamente vinculantes.

94. Como novedades respecto del informe del año pasado (véase A/51/645, párrs. 86 y 87) cabe mencionar la entrada en vigor, el 1º de julio de 1997, de las enmiendas de 1995 al Convenio SOLAS (SOLAS/CONF.3/46) encaminadas a aumentar la seguridad de los buques de pasajeros y vehículos de autotransbordo, y la aprobación de otras dos enmiendas al mismo convenio por el Comité de Seguridad Marítima: la primera (adoptada en la resolución MSC.57 (67), de 5 de diciembre de 1996) establece la obligación de aplicar el Código internacional relativo a las normas de comprobación de incendios (aprobado en la resolución MSC.61 (67)), y se espera que entre en vigor el 1º de julio de 1998, y la segunda (adoptada en la resolución MSC.65 (68), de 4 de julio de 1997), establece requisitos específicos para los buques de pasajeros que no sean buques de autotransbordo que transporten a 400 pasajeros o más y se espera que entre en vigor el 1º de julio de 1999.

95. En noviembre de 1997, en el 20º período de sesiones de la Asamblea de la OMI, se celebrará una conferencia de gobiernos contratantes del Convenio SOLAS con la finalidad de debatir y aprobar un nuevo capítulo XII relativo a la seguridad de los buques graneleros (el proyecto figura en el documento SOLAS/CONF.4/3), y una resolución que modifique la resolución A.744(18) de la Asamblea de la OMI relativa a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (el proyecto figura en el documento SOLAS/CONF.4/4).

96. En el plano regional se presta cada vez mayor atención a las medidas de seguridad relativas a los buques que, por sus reducidas dimensiones, quedan fuera del ámbito del Convenio SOLAS y del Convenio sobre Líneas de Carga. En julio de 1996, en un seminario celebrado en Teherán, Bangladesh, China, Filipinas, Indonesia, la República Islámica del Irán, Malasia, la República de Corea, Singapur y Tailandia aprobaron una recomendación sobre normas comunes de seguridad para buques pequeños, en la que se puso de relieve que era urgente aprobar normas comunes de seguridad y de líneas de carga con arreglo a los mismos principios de seguridad establecidos en los convenios internacionales, a fin de promover normas comunes de seguridad aplicables a los buques que, por sus dimensiones, no entraran en el ámbito de los convenios. En el párrafo 2 a) del artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se



hace referencia a la exclusión de ciertos buques, a causa de sus dimensiones reducidas, de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.

97. Como novedades en relación con la seguridad de los buques pesqueros cabe mencionar las directrices adoptadas en una conferencia celebrada en febrero de 1997<sup>7</sup>, relativas a la seguridad de los buques pesqueros de más de 24 y menos de 45 metros de eslora que faenen en la región del Asia oriental y sudoriental, así como una declaración sobre la seguridad de los buques pesqueros (véase MSC 68/INF.10). Las directrices se adoptaron de conformidad con el párrafo 5 del artículo 3 del Protocolo de Torremolinos de 1993.

## 2. Normas relativas a la tripulación

### a) Dotación de los buques y capacitación de la tripulación

98. Los instrumentos internacionales aplicables a la dotación de los buques y a la capacitación de la tripulación, a que se hace referencia en los artículos 94 y 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son la regla V/13 del Convenio SOLAS (véanse los párrafos 106 a 144), el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 y su Código de 1995. En éste figuran todas las normas técnicas: la parte A es vinculante, mientras que la parte B es facultativa. Las enmiendas de 1995 al Convenio y la parte A del Código de 1995 entraron en vigor el 1º de febrero de 1997. Las partes en el Convenio tendrán hasta el 1º de agosto de 1998 para informar a la OMI de las medidas administrativas que hayan adoptado en relación con el cumplimiento de las normas, cursos de educación y capacitación, trámites de titulación y otras cuestiones.

99. El 4 de junio de 1997, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó nuevas enmiendas al Convenio de 1978 y a su Código de 1995 en sus resoluciones MSC.66(68) y MSC.67(68) respectivamente, cuya entrada en vigor está prevista para el 1º de enero de 1999. Las enmiendas se refieren a los requisitos mínimos obligatorios respecto de la formación y titulación de "capitanes, oficiales, marineros y demás personal" que presten sus servicios en buques de pasaje de autotransbordo o de otra índole.

### b) Condiciones de trabajo

100. Los instrumentos internacionales aplicables a las condiciones de trabajo, a que hace referencia el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son el conjunto de las normas de trabajo en el mar de la Organización Internacional del Trabajo, mejor conocido como Código Internacional de la Gente de Mar, que consta de 39 convenios y 30 recomendaciones, de los cuales el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) de 1976 (No. 147) es el de mayor alcance y se aplica a la mayoría de la flota mercante mundial<sup>8</sup>.

101. En el 84º período de sesiones (marítimo) de la Conferencia Internacional del Trabajo (8 a 22 de octubre de 1996) se aprobaron tres nuevos convenios, con sus recomendaciones correspondientes, y un Protocolo, a saber: el Convenio No. 178 de 1996 sobre inspección de trabajo (gente de mar) y la Recomendación No. 185 de 1996; el Convenio No. 179 de 1996 sobre la contratación y colocación

de la gente de mar y la Recomendación No. 186 de 1996; el Convenio No. 180 de 1996 sobre la jornada laboral de la gente de mar y la dotación de los buques, y la Recomendación No. 187 de 1996; y el Protocolo de 1996 al Convenio No. 147 de 1976 sobre la marina mercante (normas mínimas). En la redacción de esos nuevos instrumentos se tuvieron en cuenta los cambios notables habidos en los últimos años en la industria del transporte marítimo y en el trabajo en el mar, así como las normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, actualmente en vigor, y que, en su calidad de instrumento general, se cita en el preámbulo de los convenios y el Protocolo mencionados.

102. El Convenio No. 178 de 1996 sobre inspección de trabajo (gente de mar), con la Recomendación No. 185 de 1996, es el primer convenio internacional sobre inspección de trabajo marítimo y establece que un inspector independiente del Estado del pabellón inspeccionará periódicamente las condiciones de vida y de trabajo a bordo a fin de comprobar si se ajustan a las leyes y los reglamentos nacionales.

103. El Convenio No. 179 de 1996, relativo a la contratación y colocación de la gente de mar, modifica el Convenio No. 9 de 1920 sobre la colocación de la gente de mar. El Convenio No. 180 de 1996, relativo a la jornada laboral de la gente de mar y a la dotación de los buques, modifica el Convenio No. 109 de la OIT sobre el mismo tema, establece límites diarios y semanales a la jornada laboral a fin de evitar la fatiga de los trabajadores, que a menudo es un factor decisivo en la seguridad de los buques, y deja fuera de su ámbito el tema de los salarios, con la esperanza de ser ratificado por más Estados. Gracias a su inclusión en el apéndice suplementario del Protocolo de 1996 al Convenio No. 147 de 1976 sobre la marina mercante (normas mínimas), el nuevo convenio permitirá, cuando entre en vigor, que el Estado del puerto haga cumplir las normas de conformidad con el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio sobre la marina mercante.

104. El Protocolo de 1996 al Convenio 147 de 1976 sobre la marina mercante (normas mínimas) tiene por finalidad extender el ámbito de aplicación de éste al alojamiento, la jornada laboral, los documentos de identidad, la representación, la protección de la salud y la repatriación de la tripulación.

105. Una de las cinco resoluciones aprobadas en la Conferencia Internacional del Trabajo (resolución I) se refería a la aplicación del Convenio No. 9 revisado al sector pesquero y reconocía que la crisis que atraviesa este sector (véanse los párrafos 191 a 197) ha afectado gravemente a las condiciones laborales y sociales de los pescadores, y ha hecho que muchos tripulantes de buques pesqueros quedaran abandonados en puertos de todo el mundo sin recibir indemnización por los salarios no percibidos ni más ayudas para la repatriación que las ofrecidas por organizaciones benéficas. En la resolución se insta al Consejo de Administración de la OIT a promover la aplicación a los pescadores del nuevo Convenio de 1996 relativo a la contratación y colocación de la gente de mar y a convocar una reunión tripartita urgente del sector pesquero en la que se determinen los otros instrumentos marítimos de la OIT que deban aplicarse al sector mediante la adopción de los protocolos apropiados o de nuevas normas laborales internacionales referidas al sector. El problema del abandono de las tripulaciones se ha planteado recientemente en el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento.

## B. Seguridad de la navegación

106. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar regula la libertad de navegación y el ejercicio de los derechos de paso inocente, paso en tránsito y paso por vías marítimas archipelágicas. Al ejercitar esos derechos, los buques deben observar, entre otras cosas, los reglamentos, los procedimientos y las prácticas internacionales generalmente reconocidos relativos a la seguridad en el mar, incluido el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes.

107. El Comité de Seguridad Marítima aprobó dos nuevas enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, en las que se indican varios servicios para la seguridad de la navegación que debe prestar el Estado del pabellón y se establecen normas que regulan la explotación de los buques. La primera enmienda (resolución MSC.57(67), de 5 de diciembre de 1996) consiste en suprimir la regla 15.1 y que entre en vigor el 1º de julio de 1998. La segunda enmienda (resolución MSC.65(68) de 4 de junio de 1997), que consiste en añadir una nueva regla 8-2 relativa a los servicios de tráfico marítimo (véanse los párrafos 126 a 130), entrará en vigor el 1º de julio de 1999. El presente año entraron en vigor las enmiendas siguientes al capítulo V: la regla V/8 sobre ordenación del tráfico, aprobada en la resolución MSC.46(65), de 16 de mayo de 1995, que lo hizo el 1º de enero de 1997, y las enmiendas a la regla 10 (mensajes de peligro), 13 (dotación), 15 (búsqueda y salvamento) y nueva regla 10-1 y 23 (limitaciones operacionales), aprobadas en virtud de la resolución I de la Conferencia de Gobiernos Contratantes en noviembre de 1995 (SOLAS/CONF.3/46), y que lo hicieron el 1º de julio de 1997.

108. El Subcomité de la Seguridad de la Navegación está examinando la reforma general del capítulo V y espera concluir su labor en 1998, en su 44º período de sesiones. Una de las cuestiones objeto de examen es si la expresión buques de guerra y transporte de tropas, utilizada en la regla que trata de las excepciones del ámbito de aplicación del capítulo V, debería sustituirse por la expresión buques de guerra o por una expresión conforme con las disposiciones sobre inmunidad soberana de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se ha considerado que los buques de guerra no deberían estar exentos de algunos de los requisitos del capítulo V, por ejemplo la regla sobre mensajes de peligro: obligaciones y procedimientos, puesto que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio Internacional de búsqueda y salvamento no eximen a esos buques del deber de actuar en situaciones de peligro (NAV 43/WP.5, párr. 5.5).

### 1. Rutas utilizadas para la navegación

109. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar faculta al Estado ribereño para designar vías marítimas y prescribir dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial (artículo 22), en los estrechos utilizados para la navegación internacional (artículo 41) y en las aguas archipelágicas (artículo 53). Al designar vías marítimas y al prescribir dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial, el Estado ribereño sólo está obligado a tener en cuenta las recomendaciones de la organización internacional competente (la OMI), mientras que, según el párrafo 4 del artículo 41 y el párrafo 9 del artículo 53 de la Convención, el Estado ribereño de un

estrecho y el Estado archipelágico sólo podrán designar vías marítimas y prescribir dispositivos de separación del tráfico o sustituirlos cuando hayan sido adoptados por la OMI con la conformidad del Estado interesado.

110. Se reconoce a la OMI como único órgano internacional competente para establecer y adoptar medidas internacionales respecto de los sistemas de ordenación del tráfico aplicables a todos los buques, a ciertas clases de buques o a buques que transportan determinadas cargas de conformidad con la enmienda de 1995 a la regla V/8 del Convenio SOLAS (A/51/645, párr. 116) y las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14) de la Asamblea de la OMI, modificada en 1995 por la resolución A.827(19)). Las reglas 1 d) y 10 del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes establecen, respectivamente, la competencia de la OMI para aprobar dispositivos de separación del tráfico y las principales normas técnicas que deben seguirse al respecto.

111. En su 67º período de sesiones, celebrado en diciembre de 1996, el Comité de Seguridad Marítima modificó seis dispositivos de separación del tráfico y suprimió uno (MSC 67/22, anexo 9). Además aprobó un sistema obligatorio de ordenación del tráfico para los petroleros que hagan la travesía entre Noord Hinder y el golfo de Helgoland (ibíd., anexo 11), y algunas modificaciones a las recomendaciones sobre la navegación por el Estrecho de Pentland (ibíd., anexo 10).

a) Navegación por los estrechos

112. El Subcomité de la Seguridad de la Navegación aprobó con algunas modificaciones, y para que la aprobara a su vez el Comité de Seguridad Marítima, en su 69º período de sesiones (mayo de 1998) (NAV 43/WP.5, párrs. 3.5 y 3.11; WP.3/Add.1, anexos 1 y 4) la propuesta de Indonesia, Malasia y Singapur (NAV/43/2) de cambiar los dispositivos de separación del tráfico en los estrechos de Malacca y Singapur, establecer dos nuevas rutas de altura, seis zonas de precaución y tres zonas de tráfico costero y modificar las reglas aplicables a los buques que atraviesen los estrechos de Malacca y Singapur (NAV 43/3/2 y Corr.1 y 2). Australia, los Estados Unidos de América y la Federación de Rusia hicieron una reserva respecto del establecimiento de zonas de tráfico costero en esos estrechos, poniendo en duda la necesidad de crear zonas tan extensas a lo largo de todo el Estrecho que, en la práctica, cerraban el lado malasio del Estrecho al tráfico directo que no utilizara el sistema de ordenación voluntario propuesto. Se dijo además que el establecimiento de las zonas de tráfico costero supondría en la práctica conceder a los gobiernos que las proponían un sistema obligatorio de ordenación del tráfico sin cumplir los trámites establecidos por la OMI para proponer esas medidas obligatorias. Los tres Estados ribereños de los estrechos manifestaron que las zonas de tráfico costero tenían por finalidad contribuir a la seguridad y fluidez del tráfico separando el local del directo, y que también en el Paso de Calais y en el Estrecho de Gibraltar se habían establecido amplias zonas de tráfico costero para fomentar la seguridad marítima (véase el proyecto de informe NAV, NAV 43/WP.5, párrs. 3.9 y 3.10).

113. El Subcomité de la Seguridad de la Navegación aprobó además la ruta de doble sentido y las dos zonas de precaución propuestas por Francia e Italia para el Estrecho de Bonifacio (NAV 43/3/3). Esos Estados retiraron la propuesta de

crear una zona de exclusión del tráfico en ese estrecho. Varios países habían hecho reserva de su posición respecto de esta última propuesta, aduciendo que el establecimiento de una zona de exclusión supondría en la práctica negar el paso en tránsito por un estrecho internacional a determinados buques, lo que sería contrario al artículo 38 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la regla V/8 k), del Convenio SOLAS y el párrafo 3.7 de las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo (NAV 43/WP.5, párrs. 3.15 a 3.17; WP.3/Add.1, anexo 7).

114. De conformidad con el párrafo 5 de la resolución A.827(19) de la Asamblea de la OMI y la decisión adoptada por el Comité de Seguridad Marítima en su 67º período de sesiones, el Subcomité de Seguridad de la Navegación examinó el contenido y la vigencia de las reglas y recomendaciones para la navegación por el Estrecho de Estambul, el Estrecho de Çanakkale y el Mar de Mármara, y preparó al respecto un informe que será presentado este año en el 20º período de sesiones de la Asamblea de la OMI (A.20/9/Add.1, anexo 3).

b) Vías marítimas archipelágicas

115. El Comité de Seguridad Marítima, en el cual estuvo representada la División, examinó la propuesta de Indonesia relativa a la designación de vías marítimas en sus aguas archipelágicas (MSC 67/7/2) (A/51/645, párrs. 129 a 133). Era la primera vez que un Estado archipelágico presentaba una propuesta de esa índole en virtud del artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Comité examinó también una propuesta de Australia sobre los procedimientos de la OMI para la adopción de vías marítimas (MSC 67/7/3).

116. Al presentar la propuesta, el representante de Indonesia dijo que su país reconocía a la OMI como la "organización internacional competente" a que hace referencia el párrafo 9 del artículo 53 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y pidió que la OMI considerara la posibilidad de adoptar vías marítimas archipelágicas teniendo en cuenta la seguridad de la navegación y las propuestas presentadas, cuyo debate debía tener lugar exclusivamente en el Comité de Seguridad Marítima. En el debate que se celebró a continuación se plantearon diversas cuestiones. En cuanto al procedimiento, se propuso que, en vista de que las vías marítimas archipelágicas eran conceptualmente análogas a otros sistemas de ordenación del tráfico respecto de los cuales la OMI aplicaba procedimientos establecidos, las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo podrían servir de punto de partida para examinar la propuesta. En cuanto a ésta propiamente dicha, varias delegaciones observaron que, como las vías marítimas archipelágicas cuya designación proponía Indonesia no incluían todas las rutas normales de paso utilizadas como tales en la navegación internacional, según se establece en el párrafo 4 del artículo 53 de la Convención, la propuesta de designación sólo podía considerarse parcial y, hasta que se designaran todas esas rutas, el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas podía ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional, de conformidad con el párrafo 12 del artículo 53 de la Convención (MSC 67/22, párrs. 7.30 a 7.37).

117. En cuanto a las cuestiones de sobrevuelo mencionadas en la propuesta de Indonesia, el representante de la OACI dijo que, si bien el párrafo 9 del artículo 53 de la Convención no hacía referencia expresa a las rutas aéreas, la

OACI era, en relación con las rutas aéreas destinadas a la aviación civil, la organización competente. En caso de designarse nuevas rutas aéreas para ejercer el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas, debía observarse el procedimiento establecido para modificar los planes regionales de navegación aérea de la OACI. De acuerdo con el artículo 54 y por remisión al párrafo 3 del artículo 39 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Reglamento del aire establecido por la OACI se aplicaría al paso de aeronaves por las vías marítimas archipelágicas (MSC 67/22, párr. 7.38).

118. El Comité decidió remitir las propuestas de Australia e Indonesia al Subcomité de la Seguridad de la Navegación en su 43° período de sesiones, con el encargo de: a) examinar las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo (versión enmendada de la resolución A.572(14)), determinar si impartían directrices y criterios adecuados para la presentación de propuestas y la adopción de vías marítimas archipelágicas como medidas de ordenación del tráfico, y recomendar los cambios que fueran necesarios; b) analizar, según los resultados del examen anterior, la propuesta de Indonesia, y hacer las recomendaciones procedentes respecto de la adopción de las vías marítimas archipelágicas propuestas y respecto de la navegación de buques extranjeros y el sobrevuelo de aeronaves fuera de las vías marítimas propuestas en ese momento, de conformidad con el párrafo 12 del artículo 53 y el párrafo 1 del artículo 52 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; c) poner en conocimiento del Comité las normas o reglamentos conexos aplicables a las vías marítimas archipelágicas que el Estado archipelágico presentase para su examen por el Comité; y d) informar directamente a la Asamblea en su 20° período de sesiones de la marcha del examen de la propuesta de Indonesia a fin de que ésta pueda autorizar al Comité de Seguridad Marítima en su 69° período de sesiones a adoptar las vías marítimas archipelágicas propuestas si ella misma no lo hubiera hecho (MSC 67/22, párr. 7.40, y anexo 16).

119. El Comité de Seguridad Marítima pidió a la Asamblea que en su 20° período de sesiones, confirmara que la delegación al Comité de la competencia para adoptar medidas de ordenación del tráfico de conformidad con la resolución A.826(19) de la Asamblea era aplicable igualmente a las medidas de ordenación del tráfico relativas a las vías marítimas archipelágicas.

120. En el 43° período de sesiones del Subcomité de la Seguridad de la Navegación, celebrado en julio de 1997, en el cual estuvo representada también la División, se distribuyeron los documentos del Comité en la materia y otros cinco documentos: una nota de Indonesia en la que se incluía una lista de instrumentos auxiliares de la navegación en las vías marítimas archipelágicas y en los caladeros de Indonesia (NAV 43/INF.3); dos documentos, uno de los Estados Unidos de América (NAV 43/3/9) y uno de Australia (NAV 43/3/13) en que se pedía cambios en las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo y otros dos, presentados por los Estados Unidos de América (NAV 43/3/10) y por Australia (NAV 43/3/14), en los que se determinaban las rutas normales para atravesar el archipiélago indonesio no comprendidas en la propuesta de Indonesia. Por falta de tiempo, el Subcomité no examinó los dos últimos documentos.

121. El Subcomité acordó que la vías marítimas archipelágicas debían considerarse un sistema de ordenación del tráfico, aunque por su singularidad,

no podían tener el mismo régimen que los sistemas de ordenación del tráfico existentes comprendidos en la parte A de las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo, sino que debían constituir una nueva categoría de sistemas. El Subcomité redactó un proyecto de disposiciones generales relativas a la adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas (NAV 43/WP.3/Add.2, anexo 15) y decidió que formaran una nueva parte separada al final de las disposiciones generales relativas a la organización del tráfico marítimo.

122. El proyecto de disposiciones generales relativas a la adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas señala que el régimen jurídico de estas vías figura en la Parte IV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, muchas de cuyas disposiciones incorpora o cita. Además, la OMI, en su calidad de organización internacional competente para adoptar las vías marítimas archipelágicas, tiene la obligación de velar por que las propuestas sean compatibles con las disposiciones aplicables de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La designación de una vía marítima supone automáticamente la de la ruta aérea correspondiente que la sobrevuela. Según el proyecto de disposiciones generales, esas rutas aéreas son independientes de las aprobadas por la OACI.

123. El proyecto de disposiciones generales introduce el concepto de propuesta parcial de vías marítimas archipelágicas, que se define como la "propuesta de vías marítimas archipelágicas, presentada por un Estado archipelágico, que no cumple el requisito de incluir todas las rutas normales de paso y todos los canales normales de navegación, según se establece en las disposiciones pertinentes de la Convención". Cuando la OMI adopte una propuesta parcial de vías marítimas archipelágicas, el Estado archipelágico tiene la obligación de comunicarle periódicamente sus planes relativos a la realización de nuevos estudios que den origen a la presentación a la OMI de propuestas de adopción de todas las rutas normales de paso y todos los canales normales de navegación, según se establece en la Convención, así como de la situación general de esas vías marítimas y el plazo para su adopción. La OMI conserva su competencia en el proceso de adopción de las vías marítimas archipelágicas hasta que éstas, incluidas todas las rutas normales de paso, se hayan adoptado según se establece en la Convención. Cuando entre en vigor una propuesta parcial relativa a vías marítimas archipelágicas, el derecho de paso por éstas podrá seguir ejerciéndose a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación o los vuelos internacionales en otras zonas de las aguas archipelágicas, de conformidad con lo dispuesto en la Convención.

124. Además de señalar en las cartas de navegación las líneas axiales de las vías marítimas de conformidad con el artículo 53 de la Convención, el proyecto de disposiciones generales recomienda que, con arreglo al párrafo 5 del artículo 53 de aquélla y en la medida de lo posible, en las zonas en que sea aplicable la regla del 10% los límites exteriores de las vías marítimas estén claramente indicados en las cartas de navegación.

125. El Subcomité de la Seguridad de la Navegación no pudo terminar el examen de la propuesta presentada por Indonesia relativa a la designación de vías marítimas archipelágicas (MSC 67/7/2) por falta de tiempo para preparar un formato y una descripción aceptables de las líneas marítimas propuestas que pudiera aprobar el Comité de Seguridad Marítima. Indonesia señaló que seguiría

trabajando al respecto y que, con la ayuda de algunas delegaciones, prepararía una propuesta revisada para el 69° período de sesiones del Comité. El Subcomité recomendó al Comité de Seguridad Marítima que convocara un grupo de trabajo en su 69° período de sesiones que examinara una propuesta revisada para que el Comité la aprobara y adoptara posteriormente.

## 2. Sistemas de notificación para buques

126. Los sistemas y los requisitos de notificación para buques se utilizan para reunir, ofrecer o intercambiar información por radio. La información se destina a muchos fines, como búsqueda y salvamento, servicios de tráfico marítimo, previsión meteorológica y prevención de la contaminación marina. La regla V/8-1 del Convenio SOLAS (adoptada en la resolución MSC.31(63), de 23 de mayo de 1994) faculta a los Estados para adoptar y aplicar sistemas obligatorios de notificación para buques a los efectos de los servicios del tráfico marítimo de conformidad con las directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques (resolución MSC.43(64)) y con los principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar (resolución A.648(16) de la Asamblea). El Comité de Seguridad Marítima ha preparado enmiendas a esta resolución, relativas a los sistemas de notificación para buques a los efectos de búsqueda y salvamento (MSC 67/22, anexo 14), que someterá a la aprobación de la Asamblea de la OMI en noviembre de 1997.

127. En su 68° período de sesiones, por la resolución MSC.65(68), el Comité de Seguridad Marítima aprobó una nueva regla (regla V/8-2) del capítulo V del Convenio SOLAS relativa a los servicios de tráfico marítimo, que entrará en vigor el 1° de julio de 1999 (MSC 68/23, anexo 2). Según la nueva regla V/8-2, la utilización de los servicios de tráfico marítimo sólo será obligatoria en el mar territorial de un Estado ribereño. Los gobiernos contratantes velarán por que sus buques cumplan las disposiciones relativas a los servicios de tráfico marítimo. Las reglas y directrices de la OMI no sustituyen a los derechos y deberes de los gobiernos en virtud del derecho internacional o el régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional y las líneas marítimas archipelágicas. En su 20° período de sesiones, la Asamblea de la OMI estudiará nuevas directrices (MSC 67/22, anexo 20) para servicios de tráfico marítimo y directrices para la contratación, titulación y capacitación del personal encargado de esos servicios. Una vez aprobadas, esas directrices reemplazarán a las directrices para los servicios de tráfico marítimo establecidas en la resolución A.578(14) de la Asamblea de la OMI.

128. En su 67° período de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima adoptó, por la resolución MSC.63(67) (MSC 67/22, anexo 13), sistemas obligatorios de notificación para buques para el tráfico en el Gran Belt, frente a las costas de Finisterre y en el Estrecho de Gibraltar (véase A/51/645, párr. 119).

129. En su 43° período de sesiones, el Subcomité de la Seguridad de la Navegación recomendó que el Comité de Seguridad Marítima adoptara en mayo de 1998, en su 69° período de sesiones, dos sistemas obligatorios de notificación para buques, uno para los estrechos de Malacca y Singapur y el otro



para el Estrecho de Bonifacio (NAV 43/WP.5, párrs. 3.29 a 3.31; WP.3/Add.1, anexo 10).

130. La OMI está estudiando la creación de un sistema universal de identificación automática de a bordo. Los requisitos de carga de ese sistema serán obligatorios y, cuando el sistema entre en servicio, proporcionará automáticamente al Estado ribereño información suficiente acerca del buque y su carga, de manera que no será necesario que el capitán haga una notificación por radio.

### 3. Comunicaciones marítimas

131. El artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que el Estado del pabellón deberá tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, al mantenimiento de las comunicaciones. Esas medidas se ajustarán a los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados.

132. En el capítulo IV del Convenio SOLAS, que se refiere fundamentalmente a los servicios en situaciones de peligro, aunque hace referencia expresa al equipo destinado a comunicaciones, figuran reglas relativas a esta materia. Las necesidades técnicas en materia de comunicaciones figuran en el Reglamento de Telecomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Las enmiendas al capítulo IV que fueron aprobadas por la resolución 1 de la Conferencia de Gobiernos Contratantes el 29 de noviembre de 1995, entraron en vigor el 1º de julio de 1997 (SOLAS/CONF.3/46).

133. Cabe citar como acontecimientos recientes en las comunicaciones por satélite la entrada en vigor, el 26 de junio de 1997, de las enmiendas de 1989 al Convenio y Acuerdo de Administración de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (Inmarsat) (en 1994 la Inmarsat pasó a llamarse "Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite"), que la Asamblea de la Inmarsat había aprobado el 19 de enero de 1989, y los debates en curso en la Organización acerca de las propuestas de modificar el Convenio y Acuerdo de Administración a fin de dividir a la Inmarsat en dos personas jurídicas: una sociedad de responsabilidad limitada registrada con arreglo a la ley interna y una organización internacional (véase el documento MSC 67/21/1). La OMI ha observado con preocupación que ese proceso de reestructuración puede redundar en desmedro de la prestación de servicios de comunicaciones al sistema mundial de socorro y seguridad marítimos por la Inmarsat y ha pedido que se le dé la oportunidad de examinar las recomendaciones de reestructuración antes de que la Asamblea de la Inmarsat tome una decisión definitiva al respecto (véase el documento MSC 68/23, párrs. 8.19 a 8.24).

134. Actualmente hay dos sistemas de navegación por satélite para uso civil (los dos se crearon para fines militares). Uno es el sistema mundial de fijación de posiciones (GPS), administrado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, que funciona normalmente desde 1994. El otro es el sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS), a cargo del Organismo Espacial Ruso que estará en condiciones de funcionar normalmente este año. Los dos sistemas seguirán funcionando hasta el 2010 aproximadamente. Aunque proporcionan una

precisión horizontal de entre 45 y 100 metros, ninguno de los dos se considera adecuado, sin aumento para la navegación en los accesos a los puertos o en otras aguas en que la navegación es restringida. Se espera que a finales de siglo se hayan eliminado gradualmente en muchos países otros sistemas de navegación más antiguos, como el Decca, el Loran-C y el Omega.

135. El Comité de Seguridad Marítima y el Subcomité de la Seguridad de la Navegación han preparado un proyecto de resolución sobre la política marítima en relación con un sistema mundial de navegación por satélite a fin de someterlo a la aprobación de la OMI en su 20º período de sesiones (véanse los documentos MSC 67/22, anexo 15, y NAV 43/WP.2, anexo 1). En el proyecto de resolución se reconoce la necesidad de disponer en el futuro de un sistema civil controlado internacionalmente que mejore, sustituya o complemente a los actuales sistemas mundiales de navegación por satélite.

136. En el programa de la Conferencia Mundial de Telecomunicaciones de la UIT, que se celebrará del 27 de octubre al 21 de noviembre de 1997 (véase el documento COMSAR 2/6/1), hay varios temas marítimos. La OMI ha solicitado que la Conferencia examine las frecuencias del sistema universal de identificación automática de a bordo y asigne un canal marítimo de muy alta frecuencia para ser utilizado en alta mar en todo el mundo, y que cada región pueda seleccionar canales regionales para utilizarlos en sus ámbitos respectivos (NAV 43/WP.2, anexo 6). La Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones propone que la Conferencia Mundial de la UIT modifique el artículo del Reglamento de Telecomunicaciones relativo a la concesión de licencias para que se permita la utilización de estaciones de buque y estaciones terrestres a bordo de buque en aguas jurisdiccionales de otros países y recomienda que la información sobre las aguas y los puertos en que la utilización de estaciones a bordo de buques extranjeros esté prohibida o limitada por razones especiales figure en las publicaciones marítimas correspondientes (véase el documento COMSAR 2/6/7, párr. 3.7).

#### 4. Accidentes marítimos

137. Según el párrafo 7 del artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidentes de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino.

138. El proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI relativo al Código de investigación de accidentes e incidentes marítimos, que será sometido a la aprobación de la Asamblea en su 20º período de sesiones (MSC 68/23, párr. 7.22 y anexo 8), junto con el proyecto de Código, no sólo remite a la obligación del Estado del pabellón establecida en el párrafo 7 del artículo 94 de la Convención, sino que reconoce que, cuando sucede un accidente en el mar territorial o las aguas interiores de un Estado, ese Estado está facultado, de conformidad con el artículo 2 de la Convención, a investigar las causas de los accidentes que pudieran poner en peligro la vida o el medio marino, hacer

necesario que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño o afectar a éste de cualquier otro modo.

139. El proyecto de Código se aplica, hasta donde las leyes internas lo permitan, a la investigación de los accidentes o incidentes marítimos cuando uno o varios de los Estados afectados tengan un interés efectivo en un accidente marítimo que afecte a un buque bajo su jurisdicción. La finalidad del Código es promover la investigación común de los accidentes e incidentes marítimos y la cooperación entre los Estados para determinar los factores que influyen en los accidentes marítimos. Se considerará que el Estado del pabellón ha cumplido sus obligaciones en virtud del párrafo 7 del artículo 94 de la Convención cuando participe plenamente en la investigación realizada por otro Estado que tenga un interés efectivo en el accidente o incidente.

140. El proyecto de Código, cuya definición de Estados con un interés efectivo es muy amplia, recomienda que éstos tengan la posibilidad de, por mutuo acuerdo, sumarse a la investigación realizada por otro Estado con un interés efectivo en el accidente o incidente en cualquiera de las fases de esa investigación. El informe definitivo de la investigación debería enviarse a la OMI.

141. Cabe observar que el párrafo 7 del artículo 217 de la Convención dice que el Estado del pabellón informará sin dilación al Estado que solicite la investigación del incumplimiento de las normas y los principios internacionales aplicables a la prevención, reducción y lucha contra la contaminación marina causada por buques, del resultado de las medidas coercitivas adoptadas en relación con los buques que enarbolan su pabellón. La organización competente, es decir, la OMI, también debe ser informada, así como todos los Estados.

## 5. Auxilio en el mar

142. En cuanto al deber de prestar auxilio, el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dice que todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros, preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar, preste auxilio a las personas que estén en peligro, y, en caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

143. Además de las obligaciones que se establecen en el capítulo V del Convenio SOLAS y en el Convenio Internacional sobre Salvamento de 1989, los Estados partes en el Convenio Internacional de búsqueda y salvamento de 1979 (Convenio SAR) tienen la obligación de velar por que se tomen disposiciones relativas a un servicio adecuado de búsqueda y salvamento en sus aguas costeras. El Convenio SAR recomienda a los Estados partes que coordinen sus operaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos. Salvo pacto en contrario de los Estados interesados, y sin perjuicio de las leyes internas aplicables, se recomienda a las partes que den acceso inmediato a su mar territorial o a su

territorio a las unidades de salvamento de otras partes a los solos efectos de localizar un accidente marítimo y salvar a sus supervivientes. La finalidad última del Convenio SAR es establecer un plan mundial de búsqueda y salvamento. En 1985, tras la entrada en vigor del Convenio de 1979, los mares del mundo fueron divididos en 13 zonas de búsqueda y salvamento.

144. Una vez concluido el examen del Convenio de 1979 destinado a actualizar sus normas y a aumentar su aceptación (lo han ratificado 56 Estados, lo que representa el 49,11% del tonelaje mundial), el Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 68º período de sesiones las enmiendas al Convenio que deberá adoptar el Comité en 1998 en el próximo 69º período de sesiones (MSC 68/23, párr. 8.32 y anexo 12). Una vez adoptadas, los Estados partes deberán velar, individualmente o en cooperación con otros Estados, por que se establezcan en cada zona marítima suficientes regiones de búsqueda y salvamento. Éstas deben crearse por acuerdo o, si no fuera posible pactar los límites exactos de la región, por arreglo. Las partes interesadas deben registrar los acuerdos relativos a las regiones, o aprobar los arreglos que figuren en planes escritos. La delimitación de regiones de búsqueda y salvamento no guarda relación alguna con la delimitación de fronteras entre Estados ni la prejuzga.

### C. Aplicación de los convenios por el Estado del pabellón

145. Han aumentado constantemente las ratificaciones de todos los convenios de la OMI. De un total de 39 sólo ocho no han entrado aún en vigor. Los convenios relacionados con la seguridad marítima son los que han sido objeto de más ratificaciones. Sin embargo, algunos Estados del pabellón no han podido, o en algunos casos no han querido, aplicar las normas de esos convenios con el rigor necesario para cumplir los objetivos previstos en ellos. El Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento viene ocupándose de este problema (A/51/645, párrs. 96 a 99)<sup>9</sup>.

146. En su 68º período de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima aprobó con modificaciones (véanse MSC 68/7/4 y MSC 68/23, párrs. 7.4 a 7.6) el proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI sobre directrices para ayudar a los Estados del pabellón a aplicar los instrumentos de la OMI, preparado por el Subcomité, para someterlo a la Asamblea de la OMI en su 20º período de sesiones (MSC 68/23, anexo 7). La finalidad de las directrices es que los Estados del pabellón puedan adoptar y mantener medidas para la aplicación y el cumplimiento efectivos del Convenio SOLAS, Convenio MARPOL 73/78, el Convenio sobre Líneas de Carga y el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Las directrices establecen que, en consonancia con el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los convenios de la OMI pertinentes, el Estado que se haga parte en un convenio debe tomar las medidas legislativas necesarias respecto de los buques que enarbolan su bandera y velar por su cumplimiento. Se recomienda que, de conformidad con el artículo 94 de la Convención y los convenios pertinentes de la OMI, los Estados del pabellón adopten las medidas necesarias para que los buques respeten las reglas y los estándares internacionales, y cumplan así sus obligaciones internacionales, que son, entre otras: a) prohibir la navegación a los buques que enarbolan su pabellón hasta que cumplan los requisitos previstos en las reglas y los estándares internacionales; b) inspeccionar periódicamente los buques de su pabellón; c) procesar a los responsables de los buques de su

pabellón que hayan infringido las normas y los principios internacionales, cualquiera que sea el lugar en que se haya cometido la infracción; y d) establecer en el derecho interno sanciones adecuadas que fomenten el respeto de las reglas y los estándares internacionales. En las directrices se recomienda además, en consonancia con el párrafo 6 del artículo 94 y los párrafos 4 a 6 del artículo 217 de la Convención, y con los convenios pertinentes de la OMI, que se investiguen los accidentes marítimos o los casos de contaminación. Los accidentes marítimos deben notificarse e investigarse de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los convenios de la OMI en la materia y el Código de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

147. Asimismo, el Comité de Seguridad Marítima acordó someter al examen y la aprobación de la Asamblea de la OMI en su 20º período de sesiones un proyecto de resolución sobre la aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (véase el documento MSC 68/23, anexo 6). El Código será vinculante a partir del 1º de julio de 1998 en virtud de la entrada en vigor del capítulo IX del Convenio SOLAS. El proyecto de resolución recuerda la resolución A.788 (19) de la Asamblea de la OMI (A/51/645, párr. 95), en virtud de la cual los gobiernos debían pedir a las organizaciones en que delegasen las funciones de reconocimiento y certificación que solicitaran la certificación prevista en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad a más tardar el 1º de julio de 1997. Según estadísticas publicadas hace algunos meses por las sociedades internacionales de clasificación, sólo el 8,25% de la flota mundial cumple ese Código (extracto del documento de la OMI sobre el Día Marítimo Mundial de 1997).

148. En el proyecto de resolución se observa con preocupación que, al parecer, aún son muy pocas las empresas navieras y los buques que han obtenido la certificación requerida por el Código o la han aplicado, y que algunos Estados no han aprobado todavía la legislación interna necesaria para aplicar el Código. Se insta a todas las partes interesadas a que reconozcan que la no aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad contribuye a aumentar el riesgo de contaminación marina y puede culminar en una infracción de las normas de prevención de la contaminación, y que el artículo 217 de la Convención establece que las sanciones aplicables por los Estados a los buques que enarbolan sus pabellones en virtud de las leyes y reglamentos que regulan la prevención, la reducción y el control de la contaminación del medio marino, serán lo suficientemente graves como para disuadir de la comisión de infracciones en cualquier lugar.

149. El Comité de Seguridad Marítima ha observado que algunos Estados cancelan la matrícula de los buques de su pabellón que no cumplen las normas mínimas internacionales, y que esta medida puede afectar gravemente a los tripulantes, que pueden quedar abandonados en un puerto extranjero. Se propuso que el seguro obligatorio se extendiera a la reclamación de los salarios pendientes y a los gastos de mantenimiento y repatriación en caso de abandono de los tripulantes (nota de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, MSC 68/7/2; véase también el documento LEG 75/4/4). Algunas delegaciones no apoyaron la propuesta (MSC 68/7/4) de pedir al Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento que se ocupara de las cuestiones relativas a la cancelación de la matrícula de los buques por los Estados del pabellón, y afirmaron en cambio que el Subcomité debía considerar las consecuencias que se producían cuando un buque

perdía el derecho de enarbolar el pabellón de un Estado desde el punto de vista del Estado del pabellón y del Estado del puerto (MSC 68/23, párr. 7.7).

#### D. Control por el Estado del puerto

150. En su 68º período de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima decidió que el Estado del puerto podía autorizar a las organizaciones regionales competentes que facilitaran en su nombre a la OMI información sobre las deficiencias observadas y que las quejas de los Estados del pabellón respecto de la exactitud de esa información se presentaran al Estado del puerto correspondiente (MSC 68/23, párr. 7.12). El Comité examinó además la propuesta (MSC 68/7/5) de establecer un trámite obligatorio de notificación al Estado del pabellón de las detenciones practicadas por el Estado del puerto por razones de desperfectos estructurales o deficiencias graves y decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento un nuevo tema prioritario sobre el trámite obligatorio de la notificación de las detenciones practicadas por el Estado del puerto, que debería estar terminado para 1999 (MSC 68/23, párr. 20.31).

151. Durante el debate del proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI sobre la aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad, la delegación de los Países Bajos informó al Comité de que, de conformidad con el debate sobre el control por el Estado del puerto a que había procedido el Comité ejecutivo del memorando de entendimiento de París, estaba preparando una campaña centrada en la revisión de las cuestiones previstas en el Código, cuyo inicio estaba previsto para el 1º de julio de 1997. Los buques que no hubieran comenzado el proceso de certificación previsto en el Código recibirían, en primer lugar, una carta de aviso. Después del 1º de julio de 1998, esos buques serían detenidos por no respetar el Código. La detención podría cesar si no se encontraban otras deficiencias, pero los buques interesados no tendrían acceso a ningún puerto neerlandés hasta que cumplieran los requisitos del Código. La delegación de los Estados Unidos de América informó al Comité de que tenía previsto adoptar medidas análogas (MSC 68/23, párr. 7.3).

152. Según informaciones recientes, la Unión Europea ha advertido que los buques que no cumplan los requisitos del Código no tendrán acceso a sus puertos (Journal of commerce, 29 de mayo de 1997). Un representante del Servicio de Vigilancia Costera de los Estados Unidos de América dijo hace poco que los buques que se dirigieran hacia aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos tendrían que comunicar al Servicio de Vigilancia Costera al menos 24 horas antes de su llegada si tenían certificados de seguridad válidos, y quién y cuándo los había expedido, y que si no los tenían se les prohibiría entrar en dichas aguas (Business Times, 19 de agosto de 1997).

#### E. Transporte marítimo

##### 1. Transporte de carga

153. El capítulo VI del Convenio SOLAS regula el transporte de todo tipo de cargas salvo líquidos y gases a granel. De los últimos acontecimientos cabe citar la entrada en vigor el 1º de julio de 1997 de las enmiendas de 1995 al

capítulo VI, que fueron aprobadas por la resolución I de la Conferencia de Gobiernos Contratantes el 29 de noviembre de 1995 (véase SOLAS/CONF.3/46).

## 2. Transporte de mercancías peligrosas

154. El transporte de mercancías peligrosas está regulado en el capítulo VII del Convenio SOLAS y en varios códigos de la OMI, como el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas y el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código INF). En el capítulo VII del Convenio SOLAS se estipula la aplicación obligatoria de los códigos CIQ y CIG. El Código CIQ es también obligatorio en virtud del Convenio MARPOL 73/78.

155. El 5 de diciembre de 1996 el Comité de Seguridad Marítima enmendó el capítulo VII del Convenio SOLAS (por la resolución MSC.57(67)), el Código CIQ (por la resolución MSC.58(67)) y el Código CIG (por la resolución MSC.59(67)). Las tres enmiendas entrarán en vigor el 1º de julio de 1998. El Comité de Protección del Medio Marino aprobó unas enmiendas al Código CIQ (por la resolución MECP.73(39)) de 10 de marzo de 1997, cuya entrada en vigor está prevista para el 10 de julio de 1998. Los debates acerca del Código INF continúan en la OMI y en el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA).

### a) Novedades relativas al Código INF en el plano mundial

#### Novedades en la OMI

156. Estaba previsto que en septiembre de 1997, en el 40º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se terminara de elaborar el informe para la Asamblea de la OMI en su 20º período de sesiones sobre las medidas adoptadas por los distintos órganos técnicos de la OMI desde el período de sesiones anterior en cuanto al examen del Código INF (el proyecto de informe figura en los documentos MEPC 40/15 y MEPC 40/15/5). Las novedades en la OMI desde el informe del pasado año (A/51/645, párrs. 220 a 228) incluyen la preparación por el Comité de Protección del Medio Marino en su 39º período de sesiones de un proyecto de resolución de la Asamblea sobre enmiendas al Código INF, que requieren la elaboración de planes de a bordo y la notificación de los incidentes, y sobre la adopción de directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo para buques que transporten materiales sujetos al Código INF, que deberá examinarse más detenidamente y recibir la aprobación definitiva en el 40º período de sesiones (véase el documento MEPC 39/13, anexo 4); la decisión del Comité de Seguridad Marítima de enmendar el capítulo VII del Convenio SOLAS (MSC 68/23, párr. 15.14) para hacer que el Código INF y, una vez que se aprueben, los proyectos de enmiendas preparados por el Comité de Protección del Medio Marino, sean obligatorios; la decisión del Comité Jurídico en su 75º período de sesiones relativa a la cuestión de la responsabilidad; y la preparación por el Subcomité de la Seguridad de la Navegación de un proyecto de resolución y unas directrices preliminares sobre la planificación de los viajes (aplicables a todos los buques), que habría que examinar más detenidamente en el

próximo período de sesiones del Subcomité (1998) (NAV 43/WP.5, párrs. 4.4 y 4.5 y WP.3/Add.1, anexo 13). El Subcomité acordó que, si procedía, en el Código INF podía hacerse referencia a la resolución en que se adoptaron las directrices.

157. No se ha llegado aún a un acuerdo en el Comité Jurídico (LEG 74/13, párrs. 97 a 102) ni en el Subcomité de la Seguridad de la Navegación sobre la cuestión de las notificaciones y consultas previas. Los partidarios de estas diligencias sostenían que había que informar previamente al Estado ribereño del paso de buques que transportaran material INF, de manera que ese Estado pudiera recomendar una ruta, prepararse para emergencias e informar al público y afirmaban además que las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas al paso inocente y a la libertad de navegación tenían como contrapartida los deberes de salvaguardar al medio marino y no poner en peligro a sus demás usuarios. Quienes se oponían a ellas sostenían que los Estados ribereños podían tratar de prohibir o impedir el paso de buques que transportaran materiales INF por su mar territorial o su zona económica exclusiva y agregaban que ello podía servir de precedente para exigir notificación previa para el paso de toda clase de buques. Algunas delegaciones dijeron que, si se imponía ese deber de notificación, debía referirse a todos los buques que transportaran cargas peligrosas o contaminantes y no sólo materiales INF (NAV 43/WP.5, párrs. 4.6 a 4.9).

158. El Comité Jurídico instó a las delegaciones a celebrar consultas officiosas sobre el asunto y el Subcomité de la Seguridad de la Navegación pidió a las delegaciones partidarias de la notificación previa que le presentaran propuestas concretas en su próximo período de sesiones (véase el documento MEPC 40/15/5). El Comité de Protección del Medio Marino recibió propuestas relativas al deber de notificación previa y al concepto de "Estado costero interesado" en su 40º período de sesiones (MEPC 40/15/1 y MEPC 40/15/4). Se presentó también al Comité Jurídico en su 76º período de sesiones una propuesta relativa al concepto de "Estado costero interesado" (LEG 76/6/1).

#### Novedades en el OIEA

159. El OIEA y la OMI están coordinando sus actividades en relación con los arreglos para casos de emergencia. El proyecto de revisión de la Guía de la Serie de Seguridad del OIEA sobre la planificación y preparación de la respuesta de emergencia a los accidentes de transporte relacionados con materiales radiactivos ha sido presentado al Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en su 40º período de sesiones para que formule las observaciones del caso<sup>10</sup> y el OIEA examinará el proyecto de directrices de la OMI (véase párr. 156) a fin de que haya uniformidad entre los dos documentos (MEPC 40/15, párr. 2 b) vi) 4).

160. En septiembre de 1996, la Junta de Gobernadores del OIEA aprobó una revisión general del reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos, que se publicó posteriormente como parte de la Serie de Normas de Seguridad del OIEA No. ST-1. En noviembre de 1996 el OIEA convocó la reunión de un grupo consultivo que examinara específicamente la manera de transportar materiales radiactivos en condiciones de seguridad. El Grupo de Trabajo de Transporte Marítimo observó que los datos técnicos disponibles indicaban que los materiales radiactivos se transportaban en condiciones de seguridad, sobre todo si se los consideraba conjuntamente con el Código INF, y que el Programa Coordinado de Investigación del OIEA, relativo a la gravedad de los accidentes



ocurridos en el transporte marítimo de materiales radiactivos, estaba permitiendo reunir y analizar datos que contribuirían a evaluar los factores de accidentes marítimos y sus posibles efectos en las formas de transporte.

161. El OIEA, la OMI y el PNUMA colaboran en la ejecución de un análisis de la información técnica disponible sobre las posibles consecuencias de los accidentes marítimos.

#### Novedades en las Naciones Unidas

162. En el Plan para la ulterior ejecución del Programa 21, aprobado en su decimonoveno período extraordinario de sesiones (julio de 1997) (véanse los párrafos 185 a 190), la Asamblea General recomendó que el transporte de combustible nuclear irradiado (INF) y los desechos de alta radiactividad por mar observara el Código INF, que debería convertirse en un instrumento obligatorio. La Asamblea General recomendó además que siguiera examinándose en los foros adecuados la cuestión de las posibles consecuencias transfronterizas para el medio ambiente de las actividades relacionadas con la gestión de los desechos radiactivos y la cuestión de que previamente se notifiquen esas actividades, se ofrezca información al respecto y se consulte con los Estados que podrían verse afectados (A/S-19/29, anexo, párr. 60).

#### b) Novedades relativas al Código INF en el plano regional

163. El Foro del Pacífico Meridional, en su reunión celebrada en septiembre, reiteró su esperanza de que el transporte de plutonio y desechos radiactivos se realizase de forma que pudiera hacerse frente a todas las contingencias sin perjuicio de los intereses de los países de la región que pudieran verse afectados. En el Foro se acordó que el transporte sólo se haría si pudiera demostrarse que la carga entrañaba sólo riesgos mínimos, y se expresó la esperanza de que los buques tuvieran las máximas garantías. Los Estados expedidores se comprometieron a velar por la seguridad del material y a indemnizar a las empresas perjudicadas a consecuencia de los cambios del valor de mercado de las pesquerías y los productos turísticos de la región en caso de accidente. Al respecto, el Foro destacó la labor realizada por el Japón, Francia y el Reino Unido a fin de proporcionar información sobre los embarques recientes de desechos muy activos. Además, tomó nota de la aprobación de la Convención sobre indemnización suplementaria por daños nucleares y, en particular, de sus disposiciones relativas a un fondo destinado a las víctimas de los daños ocasionados por el movimiento transfronterizo de desechos radiactivos, así como las que conferían jurisdicción a los Estados ribereños en casos de daños nucleares que se produjesen en sus zonas económicas exclusivas. El Foro apoyó el planteamiento general de que el principal objeto de interés de la región en los comités preparatorios de la Conferencia encargada del examen del Tratado sobre la no proliferación de las armas nucleares en el año 2000 fuera el transporte de materiales radiactivos en la región<sup>11</sup>.

164. Según el proyecto de objetivo de las Comisiones de Oslo y París (OSPAR) en relación con las sustancias radiactivas, examinando en la reunión conjunta celebrada por esas comisiones en septiembre y que será sometido a la aprobación de la Conferencia Ministerial de la Comisión OSPAR en Lisboa en 1998 (en la Exposición de los Océanos), ese objetivo consiste en: a) velar por que la zona marítima está efectivamente a salvo de los efectos nocivos de las radiaciones

ionizantes; b) prevenir la contaminación de la zona marítima a consecuencia de descargas antropogénicas y emisiones de sustancias radiactivas (incluidos los desechos) hechas por el hombre; y c) reducir permanentemente las descargas, emisiones y pérdidas de sustancias radiactivas con la finalidad última de mantener [las concentraciones] [la radiación [los niveles] [la exposición]] en el medio cerca de los valores de referencia<sup>12</sup>.

#### F. Reclamaciones marítimas

##### Embargo preventivo de buques

165. El Grupo Intergubernamental Mixto OMI/Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) de Expertos en privilegios marítimos, hipoteca naval y cuestiones conexas ha examinado las disposiciones del Convenio internacional de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima. El examen obedecía al objetivo de establecer las normas básicas que, garantizando la libre navegación de los buques y prohibiendo embargarlos por reclamaciones infundadas o no relacionadas con su explotación, protegieran los intereses de los propietarios de los buques y de la carga (véase el informe del Grupo Intergubernamental Mixto en su noveno período de sesiones (JIGE(IX)/4, párr. 3). Con el examen del Convenio de 1952 se pretendía además armonizar las disposiciones del Convenio sobre Embargos Preventivos con las del Convenio Internacional de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval y velar por que el nuevo proyecto de Convenio sobre Embargos Preventivos comprendiera todos los privilegios marítimos reconocidos en el Convenio de 1993. El Grupo Intergubernamental Mixto terminó de preparar el proyecto de convenio mencionado en su noveno período de sesiones, en diciembre de 1996, y recomendó al Consejo de la OMI y a la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD que pidieran a la Asamblea General de las Naciones Unidas que convocara una conferencia diplomática para examinar y aprobar ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima a partir del proyecto de artículos preparado por el Grupo Intergubernamental Mixto. El Comité Jurídico de la OMI hizo suya esa recomendación en su 75º período de sesiones (LEG/75/11, párr. 111).

#### G. Responsabilidad e indemnización por daños

166. Según el párrafo 3 del artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados cooperarán en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada.

167. La necesidad de revisar el régimen jurídico de la responsabilidad y la indemnización por daños en el sector marítimo y elaborar nuevos instrumentos jurídicos ha quedado de manifiesto en varios foros importantes. Así, por ejemplo, en el plan para la ulterior ejecución del Programa 21 (A/S-19/29, anexo) se indicó la necesidad urgente de que todos los Estados trataran en mayor medida de aplicar los acuerdos regionales e internacionales vigentes relativos a la contaminación de los mares, y, en particular, de mejorar la planificación

para situaciones imprevistas, la reacción ante éstas, y los mecanismos de responsabilidad e indemnización, y se pedía también que se concluyera la labor relacionada con el Convenio de Basilea para determinar qué desechos peligrosos se controlaban en virtud del Convenio y negociar, adoptar y aplicar un protocolo sobre responsabilidades e indemnizaciones por los daños derivados del movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación (ibíd., párr. 58).

#### 1. Proyecto de protocolo del Convenio de Basilea

168. En su quinto período de sesiones, celebrado en Ginebra en mayo de 1997, el Grupo de Trabajo Especial de expertos jurídicos y técnicos, órgano subsidiario de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, avanzó notablemente en la redacción de un protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes del movimiento transfronterizo y la eliminación de desechos peligrosos y otros desechos. Se simplificó el proyecto anterior y todos los artículos del proyecto del Protocolo fueron revisados.

169. El debate se centró fundamentalmente en determinar si en el Protocolo debía exigirse responsabilidad por daños a quienes tenían el control operacional de los desechos o a quienes los exportaban. Será la cuarta reunión de la Conferencia de las Partes (octubre de 1997) la que decida a quién incumbirá la responsabilidad. En el Grupo de Trabajo Especial ya se ha llegado a un acuerdo respecto de un artículo relativo a la responsabilidad el Estado y respecto de varias definiciones, incluida la de "daño".

170. La Conferencia también tiene previsto examinar la posibilidad de crear un Fondo internacional para emergencias y para indemnizar los daños cuando no se pueda exigir responsabilidad o ésta sea insuficiente. Algunas delegaciones consideran que hay demasiada incertidumbre en cuanto a la estructura, la gestión y las modalidades de funcionamiento del Fondo, y otras piensan que este es un elemento fundamental para poder llevar a la práctica un protocolo sobre responsabilidad.

#### 2. Responsabilidad civil por daños nucleares (OIEA)

171. Sobre la base del proyecto preparado por el Comité Permanente sobre responsabilidad por daños nucleares, la Conferencia Diplomática sobre Responsabilidad por Daños Nucleares, celebrada en Viena del 6 al 12 de septiembre de 1997, aprobó el Protocolo por el que se modifica la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares (IAEA/GOV/INF/822-GC(41)/INF/13, anexo I, 19 de septiembre de 1997) y el Convenio sobre Financiación Complementaria (ibíd., anexo II). El Protocolo y el Convenio fueron aprobados el 12 de septiembre y quedaron abiertos a la firma el 29 de septiembre de 1997.

172. Según su preámbulo, la finalidad que persigue el Protocolo al modificar la Convención de Viena de 1963 es "ampliar el alcance y la cuantía de la responsabilidad de los explotadores de instalaciones nucleares y garantizar el pago de indemnizaciones justas y suficientes". Los cambios más importantes que el Protocolo introduce en la Convención son la nueva definición de "daños

nucleares", que comprende las pérdidas y los gastos relacionados con los daños al medio ambiente y con las medidas preventivas destinadas a evitar o reducir al máximo los daños producidos por un accidente nuclear, la ampliación a 30 años del plazo para reclamar indemnizaciones por muerte o lesiones; y la ampliación del ámbito territorial de la Convención de Viena de manera que comprenda los daños nucleares dondequiera que se produzcan. Además, el Protocolo establece la jurisdicción del Estado ribereño respecto de las acciones que se ejerciten por daños nucleares causados al transportar material radiactivo en su zona económica exclusiva o en la zona que el Estado ribereño proclame legítimamente como zona económica exclusiva.

173. El Protocolo fija como límite mínimo de la responsabilidad del explotador 300 millones de derechos especiales de giro (DEG) (aproximadamente 400 millones de dólares de los EE.UU.), o 150 millones de DEG cuando el Estado de la instalación ofrezca fondos públicos para completar la indemnización por daños nucleares hasta 300 millones de DEG como mínimo.

174. Una vez agotados esos fondos públicos (conocidos como monto de la indemnización nacional), se aplicaría el Convenio sobre Financiación Complementaria y la indemnización se pagaría con cargo a un fondo constituido por los Estados partes en el Convenio (IMO/LEG 75/11, párr. 103) según el criterio de la capacidad nuclear instalada y la escala de cuotas de las Naciones Unidas. La cifra a partir de la cual se recurre al fondo complementario es una indemnización nacional de 300 millones de DEG. Se establece un plazo gradual de hasta 10 años para el pago del monto de la indemnización nacional.

175. Las disposiciones del Convenio sobre Financiación Complementaria son análogas a las relativas a la indemnización por daños internos y transfronterizos. Sin embargo, para adherirse al Convenio, no es necesario que los Estados sean partes en los convenios sobre responsabilidad nuclear vigentes o tengan instalaciones nucleares en su territorio (OIEA PR 97/21).

### 3. Transporte por mar de combustible nuclear irradiado (OMI)

176. En su 75º período de sesiones, celebrado en abril de 1997, el Comité Jurídico de la OMI se ocupó también de la responsabilidad derivada del transporte marítimo de combustible nuclear irradiado. Algunas delegaciones sostuvieron que el examen del régimen jurídico de la responsabilidad aplicable a esta actividad debería aplazarse hasta conocer los resultados de la Conferencia Diplomática sobre Responsabilidad por Daños Nucleares. Otras señalaron que, de conformidad con la resolución sobre responsabilidad e indemnización por daños ocurridos al transportar materiales radiactivos aprobada en la Conferencia internacional de 1996 sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y limitación de responsabilidad, la OMI era competente para examinar la responsabilidad por daños causados con ocasión del transporte marítimo de material radiactivo. Se incluyó el tema en el programa del siguiente período de sesiones del Comité y se pidió a la OIEA que presentara un informe acerca de los resultados de la Conferencia Diplomática que se iba a celebrar en septiembre (IMO/LEG 75/11, párrs. 102 a 108; MEPC 40/5, párrs. 4.1 a 4.5).

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

177. Como se dijo en el informe del año pasado (A/51/645, párr. 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 también se incluyen los daños causados por el combustible de los buques petroleros, cargados o no, aunque 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 brinda la responsabilidad objetiva del propietario del buque y el seguro obligatorio. En su 75º período de sesiones, celebrado en abril de 1997, el Comité Jurídico de la OMI señaló que había que ocuparse de este tema urgentemente (LEG 75/11, párrs. 41 a 62). El debate se centró en la propuesta de las delegaciones de Australia, el Canadá, Finlandia, Noruega, el Reino Unido, Sudáfrica y Suecia de establecer un régimen jurídico internacional de la responsabilidad y la indemnización por daños causados por el combustible de los buques que cubra adecuadamente la descontaminación o, en caso de derrames importantes, los perjuicios (LEG 75/5/1). Se observó que el combustible de los buques era la única fuente potencial importante de contaminación marina no comprendida en el régimen jurídico de la indemnización y que el petróleo que transportaban como combustible muchos buques de carga general (10.000 toneladas o más) superaba al transportado como carga por los petroleros.

178. Algunas delegaciones sostuvieron que las experiencias citadas como ejemplo del costo de la descontaminación causada por el combustible de los buques demostraban que era necesario establecer un régimen internacional al respecto. Desde el punto de vista de la protección del medio ambiente, el Comité de Protección del Medio Marino había reconocido unánimemente esa necesidad. Otras delegaciones opinaron que no se había demostrado la necesidad de establecer ese régimen jurídico internacional, y que un régimen internacional de responsabilidad objetiva y seguro obligatorio no solucionaría los problemas con que tropezaban los demandantes.

179. El Comité decidió examinar el tema ulteriormente, y lo incluyó en su programa de trabajo para 1998-1999. Entre tanto, se celebraron debates preliminares sobre aspectos concretos de ese régimen, como la forma del instrumento, el fundamento de la responsabilidad, la asignación de la responsabilidad, las clases de riesgos, las cauciones financieras, la jurisdicción, el plazo para exigir la responsabilidad y su ámbito de aplicación.

#### V. DESARROLLO DE LOS RECURSOS MARINOS Y PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

180. Según el informe del PNUMA sobre las perspectivas mundiales en materia de medio ambiente<sup>13</sup>, éste ha seguido empeorando en todo el mundo. Las estructuras socioeconómicas de los países tienen arraigados problemas ambientales graves en todas las regiones. Una tercera parte de las zonas costeras del mundo corren grave peligro de degradación, a causa sobre todo de actividades realizadas en tierra. La urbanización rápida y no planificada, en particular en las zonas costeras, afecta gravemente a los ecosistemas vecinos. La utilización de recursos renovables, como la tierra, los bosques, el agua dulce, las zonas

costeras, las pesquerías y el aire urbano, es insostenible, pues supera la capacidad de regeneración natural de esos recursos. En el futuro, la continua degradación de los recursos naturales, las deficiencias de las medidas ambientales y las limitaciones de los recursos renovables pueden contribuir cada vez más a la inseguridad alimentaria y a situaciones de conflicto (véase la sección VII).

181. En el Programa de Desarrollo y en el plan para la ulterior ejecución del Programa 21, aprobados por la Asamblea General, se pone de relieve que el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente son factores interdependientes del desarrollo sostenible que se refuerzan mutuamente.

182. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en su conjunto representa un equilibrio importante entre el aprovechamiento del mar y sus recursos y la protección del medio marino. Estipula la utilización justa y eficaz de los recursos, la conservación de los recursos vivos y la protección del medio marino. Dedicada además una parte completa, la Parte XII, a la protección y preservación del medio marino, e incluye en otras partes muchos otros artículos relacionados con este tema. Sus disposiciones se desarrollan mediante diversos instrumentos jurídicos internacionales que contribuyen, directa o indirectamente, a proteger los medios marino y costero<sup>14</sup>. La aplicación efectiva de la Convención en ese ámbito depende igualmente de la aplicación efectiva de esos instrumentos y de la aplicación uniforme de las disposiciones de la Convención por los Estados partes en esos instrumentos.

183. Las medidas generales y coordinadas a nivel mundial deben complementarse con estrategias generales e integradas en los niveles regional y nacional. Los objetivos regionales que se centran en problemas fundamentales pueden fomentar la armonización normativa en el plano regional en relación con problemas concretos y facilitar los acuerdos comerciales regionales y el crecimiento y la prosperidad económicos consiguientes. En algunas regiones se está empezando a sustituir el planteamiento sectorial del aprovechamiento de los recursos marinos por una estrategia más amplia e integrada. Así, por ejemplo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ayuda a los países a adoptar soluciones globales para las cuestiones oceánicas que fomenten la aplicación de los diversos convenios e incorporen en los programas nacionales la defensa de los ecosistemas costeros y marinos. Hace algunos meses, los Estados ribereños del Mar del Norte celebraron una reunión ministerial sobre la integración de las cuestiones relativas a las pesquerías y el medio ambiente. En el Mediterráneo, la defensa de la biodiversidad se ha materializado en un protocolo al convenio básico que se refiere a las fuentes concretas de contaminación en otros protocolos (véanse los párrafos 334 y 335).

184. A los efectos de un aprovechamiento equilibrado de la zona marítima y costera es muy importante que en el plano nacional se desarrolle un proceso integrado de formulación de la política y adopción de las decisiones. La ordenación integrada de las zonas costeras es uno de los principales instrumentos para formular estrategias nacionales coordinadas e integradas que tengan en cuenta la interacción permanente entre los sectores y las relaciones con los instrumentos mundiales y regionales.

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

185. En el párrafo 13 de la sección II del plan para la ulterior ejecución del Programa 21, que es el resultado del examen general de la ejecución de ese programa, la Asamblea General destacó los logros posteriores a la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, como son la concertación de un acuerdo relativo a las poblaciones de peces transzonales y peces altamente migratorios; la elaboración del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra y la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

186. Esos logros deben analizarse conjuntamente con la entrada en vigor de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Convenio sobre la Diversidad Biológica y con la aprobación del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo (véase una relación de los instrumentos correspondientes en el documento A/51/645, párr. 193).

187. Sin embargo, pese a los avances logrados en la negociación de acuerdos e instrumentos voluntarios para mejorar la conservación y ordenación de los recursos pesqueros y para proteger el medio marino, siguen disminuyendo muchas poblaciones de peces, el volumen de descarte sigue siendo elevado y la contaminación marina continúa agravándose. En su 19º período extraordinario de sesiones, la Asamblea General indicó que esos y otros problemas conexos, descritos en el capítulo 17 del Programa 21, exigían la adopción de medidas urgentes. Sus recomendaciones aparecen bajo el epígrafe "Océanos y mares" de la subsección B "Sectores y problemas" de la sección III del plan, titulada "Ejecución del Programa 21 en esferas que exigen la adopción de medidas urgentes" (A/S-19/29, anexo, párr. 36).

188. Bajo el epígrafe "Océanos y mares", y como recomendación general, la Asamblea General señaló la necesidad de seguir mejorando el proceso de adopción de decisiones relativas al medio marino en los planos nacional, regional y mundial, lo que puede hacerse, entre otras cosas, pidiendo que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible lleve a cabo un análisis periódico global de todos los aspectos del medio marino y demás cuestiones conexas que figuran en el capítulo 17 del Programa 21 y cuyo marco jurídico general está establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos jurídicos internacionales. A este respecto, se aprobaron siete recomendaciones que requieren la adopción de medidas urgentes, la mitad de las cuales se refieren expresamente a las pesquerías y ponen de relieve la necesidad de luchar contra la disminución de las poblaciones.

189. En relación con otras cuestiones, la Asamblea General señaló la necesidad urgente de que todos los gobiernos: a) ratificaran los acuerdos correspondientes o se adhirieran a ellos lo antes posible y los aplicaran efectivamente, lo mismo que los instrumentos voluntarios pertinentes; b) aplicaran la resolución 51/189 de la Asamblea General, de 16 de diciembre de 1996 (relativa a las actividades realizadas en tierra), y fortalecieran los vínculos institucionales que debían establecerse entre los mecanismos intergubernamentales que participaban en el desarrollo y aplicación de la ordenación integrada de zonas costeras; c) reforzaran la aplicación de los

acuerdos internacionales y regionales vigentes en relación con la contaminación marina, a fin de mejorar la planificación para casos de emergencia, las medidas que correspondía tomar en esos casos y los mecanismos de responsabilidad e indemnización; d) determinaran mejor las prioridades para la adopción de decisiones en el plano mundial; e) evitaran o eliminaran la pesca excesiva y el exceso de capacidad de las flotas pesqueras; f) examinaran las consecuencias positivas y negativas de los subsidios, y consideraran la adopción de las medidas correspondientes; y g) prosiguieran la cooperación internacional a fin de apoyar el fortalecimiento de los acuerdos regionales y subregionales relativos a la protección y la utilización sostenible de los océanos y los mares. La Asamblea General recomendó también que los gobiernos aprovecharan plenamente las posibilidades y oportunidades que le brindaba la celebración en 1998 del Año Internacional del Océano.

190. Otras recomendaciones formuladas por la Asamblea General respecto de otros problemas enumerados en la sección III del plan que exigían medidas urgentes y que también debían tenerse en cuenta en la aplicación del capítulo 17, se referían a los pequeños Estados insulares en desarrollo, el agua dulce, la atmósfera, la diversidad biológica, el turismo sostenible, los contaminantes orgánicos persistentes, los desechos peligrosos y los desechos radiactivos, así como a la integración de objetivos económicos, sociales y ambientales (subsección A) y a los medios de ejecución (subsección C). En relación con los arreglos institucionales internacionales (sección IV del plan), la Asamblea General señaló la necesidad de coordinar mejor las medidas en el plano intergubernamental y de seguir tratando en forma más concertada de aumentar la colaboración entre las secretarías de los órganos encargados de adoptar decisiones (véanse los párrafos 379 a 388).

## B. Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos

### 1. Examen mundial de las pesquerías

191. Uno de los principales problemas actuales de las pesquerías es el de la sobrepesca en gran parte de los océanos y mares del mundo, causada por la capacidad excesiva de la industria pesquera. Por lo general, se entiende que hay capacidad excesiva cuando la de las flotas pesqueras es superior a la cantidad de recursos que se pueden explotar. Aunque en el pasado se han dado casos de sobrepesca localizada que provocaron la extinción comercial de algunas pesquerías, en la actualidad este fenómeno se observa en la mayor parte de las zonas pesqueras, lo que ha afectado a la pesca de captura tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados. Un estudio de la FAO indica que más de dos terceras partes de las poblaciones de peces marinos del mundo están siendo explotadas al nivel máximo de productividad o por encima de éste (A/50/713, párrs. 166 a 167). El examen global de los datos de 1991 a 1997 sobre las flotas de pesca industrial en gran escala muestra que, con excepción de los años 1995 y 1996, el número de nuevos buques construidos y su tonelaje ha seguido aumentando, al igual que el volumen general de las flotas. Si no se adoptan medidas eficaces en los planos internacional y nacional, la sobrepesca podría asumir proporciones tales que llegasen a amenazar la sostenibilidad a largo plazo de los recursos marinos vivos en todo el mundo. Se cree que otros varios factores han contribuido al declive de las pesquerías mundiales, como el régimen de acceso libre a las pesquerías de alta mar, los subsidios a la



industria pesquera, la degradación ambiental de las zonas costeras, el descarte de las especies no deseadas y de los peces demasiado pequeños, y la falta de selectividad de las prácticas y los aparejos de pesca, que ha permitido un alto nivel de capturas incidentales de peces inmaduros o sin valor comercial, así como de abundantes invertebrados, mamíferos y pájaros marinos.

192. En vista de la situación, en su 22º período de sesiones, celebrado en Roma del 17 al 20 de marzo de 1997, el Comité de Pesca de la FAO decidió que en el futuro debería prestarse especial atención a los excesos de la capacidad de pesca y del esfuerzo pesquero que dan lugar a la sobrepesca, incluidas prácticas tales como la concesión de subsidios directos o indirectos a la pesca. Con ese fin, el Comité convino en organizar en 1998 una Consulta Técnica sobre Ordenación de la Capacidad Pesquera, que preparase directrices para el control y la ordenación de la capacidad pesquera. Reconociendo la importancia de reforzar la ordenación de la pesca con miras a conseguir un desarrollo sostenible, se acordó celebrar consultas técnicas sobre los indicadores de sostenibilidad relacionados con la pesca<sup>15</sup>.

193. En cuanto a la cuestión de las capturas incidentales y los descartes, el Comité acordó organizar dos reuniones de expertos con objeto de preparar directrices para reducir las capturas incidentales de pájaros marinos y tiburones. Las recomendaciones de esas reuniones se examinarán en el próximo período de sesiones del Comité. No obstante, pese a la preocupación que inspira el problema de las capturas incidentales, hubo una enérgica oposición a la propuesta de utilizar "etiquetas ecológicas", sugerida por algunas organizaciones no gubernamentales como medio de promover incentivos económicos de mercado en favor de la pesca sostenible, mediante la certificación de las pesquerías según un conjunto de principios y normas que permitirían al consumidor elegir productos procedentes de pesquerías sostenibles.

194. El Comité hizo hincapié en la necesidad de seguir aplicando el Código Internacional de Conducta para la Pesca Responsable y promover su amplia difusión, a fin de facilitar la gestión y el desarrollo sostenible de las pesquerías, e insistió en la importancia de que los Estados ratifiquen el Acuerdo sobre las Poblaciones de Peces, de 1995, y el Acuerdo para promover el cumplimiento o se adhieran a ambos instrumentos; esos dos acuerdos contienen elementos clave para la sostenibilidad de las pesquerías. Asimismo, se apoyó enérgicamente la organización efectiva de las instituciones regionales de pesca para que la ordenación de las poblaciones tenga lugar en el marco del Código, y la reafirmación de los mandatos de la FAO y de los organismos regionales de pesca respecto del acopio de datos, la determinación de las necesidades de investigación y la recomendación de métodos opcionales de ordenación.

195. En su decimonoveno período extraordinario de sesiones de junio de 1997, la Asamblea General, al examinar los progresos logrados en la aplicación del Programa 21, indicó que, aunque se han logrado avances en la conservación y ordenación de determinadas poblaciones de peces, muchas de ellas siguen disminuyendo, los niveles de descartes continúan siendo elevados y la contaminación del mar sigue aumentando (A/S-19/29, párr. 36).

196. En consecuencia, la Asamblea concluyó que era necesario seguir mejorando el proceso de adopción de decisiones en los planos nacional, regional y mundial y que los gobiernos aplicasen urgentemente la decisión de la Comisión sobre

Desarrollo Sostenible en la que, entre otras cosas, se recomendaba llevar a cabo un análisis periódico global de todos los aspectos del medio marino y demás cuestiones conexas, cuyo marco jurídico está establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Asamblea hizo hincapié en la necesidad de que todos los países adopten medidas concertadas y mejoren la cooperación para prestar asistencia a los países en desarrollo en la aplicación de los acuerdos e instrumentos pertinentes a fin de que participen efectivamente en la utilización, conservación y ordenación sostenibles de sus recursos pesqueros, en la forma dispuesta en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos jurídicos internacionales. Además, en lo relativo a las cuestiones de pesca, se invitó a los gobiernos a que, entre otras cosas: a) eviten o eliminen la pesca excesiva y el exceso de capacidad de las flotas pesqueras adoptando medidas y mecanismos de gestión que garanticen la ordenación y la utilización sostenibles de los recursos pesqueros y que traten de reducir y eliminar prácticas de pesca antieconómicas, especialmente en relación con la pesca industrializada a gran escala; b) que examinen, por conducto de organizaciones nacionales, regionales e internacionales, las consecuencias positivas y negativas para la conservación y ordenación de las pesquerías que tienen los subsidios y, sobre la base de dichos análisis, consideren la adopción de las correspondientes medidas, y c) que adopten medidas con el propósito de mejorar la calidad y cantidad de la información científica como base para adoptar decisiones relacionadas con la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos, con hincapié en la necesidad de prestar asistencia a los países en desarrollo y de reunir información biológica y de otro tipo relacionada con las pesquerías para recopilarla, analizarla y difundirla.

197. En vista de los graves efectos de los subsidios en la industria pesquera, recientemente se celebró en Ginebra un curso práctico de ordenación de los recursos naturales, organizado conjuntamente por el PNUMA y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) para examinar la función de las políticas comerciales en el sector de la pesca, aclarar el papel de los subsidios pesqueros como causa importante de la crisis mundial de la pesca y preparar recomendaciones y políticas opcionales con miras al comercio sostenible de los recursos pesqueros.

## 2. Biodiversidad marina y costera

198. En la primera Reunión de expertos en diversidad biológica marina y costera (Yakarta, 7 a 10 de marzo de 1997), convocada bajo los auspicios de la Convención sobre la Diversidad Biológica, se celebraron amplios debates sobre varias cuestiones marinas relacionadas con la maricultura, el uso sostenible de los recursos vivos marinos y costeros, las zonas marinas y costeras protegidas y la ordenación marina y costera integrada (véanse los párrafos 234 a 241)<sup>16</sup>.

199. Entre las recomendaciones convenidas en la Reunión, destacan las relativas a la importancia de las actividades regionales, nacionales y locales que se llevarán a cabo junto con el mecanismo de la Convención sobre la Diversidad Biológica para la aplicación de sus disposiciones en relación con la diversidad biológica marina y costera, y a la necesidad de aplicar un enfoque preventivo frente a los efectos de la biodiversidad. Se recomendó también que el concepto de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras se aplicase a

distintos niveles, desde el local y nacional al regional y mundial, utilizando los mecanismos existentes, como los Programas de Mares Regionales y las convenciones pertinentes en el plano regional y, en el plano mundial, el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además, la Reunión reconoció la contribución del Acuerdo sobre Poblaciones de Peces de 1995 como vínculo entre la biodiversidad marina y los procesos ecológicos del océano abierto. Otra recomendación fue que se proclamara zonas oceánicas protegidas a ciertas extensiones no comprendidas en los límites de la jurisdicción nacional (zonas de desove, fosas oceánicas profundas y algunas chimeneas hidrotermales).

200. A fin de poner en práctica sus recomendaciones, la Reunión propuso un plan trienal de trabajo que permitiría a los expertos: a) evaluar detenidamente el enfoque preventivo respecto de la biodiversidad; b) examinar los instrumentos existentes relativos al concepto de la ordenación integrada de zonas marinas y costeras y elaborar directrices para la evaluación de los ecosistemas; c) tener en cuenta la necesidad de preparar enfoques a nivel de los ecosistemas con miras al uso sostenible de los recursos marinos y costeros vivos, incluida la identificación de las principales variables de las interacciones con objeto de evaluar y supervisar los efectos de la biodiversidad, la explotación sostenible y las consecuencias para los ecosistemas, y d) celebrar consultas con las organizaciones intergubernamentales y los Estados partes sobre consideraciones operacionales del establecimiento de zonas marinas y costeras protegidas, y para realizar investigaciones sobre los efectos de esas zonas protegidas en el volumen y la dinámica de las poblaciones en las áreas circundantes.

201. Por otra parte, reconociendo la importancia de la producción de la maricultura, que ha aumentado a una tasa anual aproximada del 5% al 7% y que se considera ofrece posibilidades para la producción sostenible de alimentos proteínicos y para el desarrollo económico de las comunidades locales, en el plan trienal de trabajo propuesto en la Reunión se preveía lo siguiente: a) convocar una reunión de expertos para evaluar la aplicación a la maricultura del enfoque preventivo respecto de la actividad pesquera; b) fomentar la maricultura sostenible; y c) establecer vínculos con la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna, Flora Silvestres (CITES) para la aplicación de sus apéndices a las especies comerciales vulnerables y en peligro. En general, la maricultura se define como una acuicultura practicada en aguas marinas o salobres, y se presume que incluye la producción pesquera de cultivo.

### 3. Examen regional de la situación de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías<sup>17</sup>

#### Océano Atlántico

202. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA), cuya esfera de competencia abarca todo el Océano Atlántico, incluso los mares adyacentes, aprobó en su décimo período extraordinario de sesiones (San Sebastián, España, 22 a 29 de noviembre de 1996) varias recomendaciones relativas a la ordenación del atún del Atlántico. Entre ellas figuraba la creación de un programa de observadores para palangreros, cerqueros y buques de acorralamiento que pescan patudos y rabiles; la prohibición de las operaciones con palangreros en agosto y el uso de aeronaves para prestar apoyo a las

operaciones de pesca en el Mar Mediterráneo, en el mes de junio; la fijación de una cuota de supervisión científica del atún rojo en el Océano Atlántico Occidental para 1997 y 1998 y un límite anual de pesca para el atún blanco meridional en el Océano Atlántico al sur del meridiano 5° Norte; la determinación de la captura total permisible de pez espada en el Atlántico Norte en 1997, 1998 y 1999, y la prohibición de importar atún rojo del Atlántico y sus subproductos de Belice, Honduras y Panamá, porque esos países no han respetado las medidas de conservación y ordenación de la CICAA<sup>18</sup>.

#### Océano Atlántico septentrional

203. En el Atlántico noroccidental rige una moratoria de la pesca del bacalao frente a las costas del Canadá y se han impuesto límites estrictos a las flotas pesqueras comerciales de Nueva Inglaterra para el bacalao, el eglefino y el rodaballo, a fin de preservar las especies en todas las zonas pesqueras de importancia<sup>19</sup>. Además, la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental pidió a las partes contratantes que registraran diariamente sus capturas y presentaran informes sobre las capturas mensuales, desglosados por especies y zonas de las poblaciones. Respecto de las pesquerías de gallinetas y platijas había que comunicar regularmente los descartes de bacalao y otras informaciones<sup>20</sup>. Muchas poblaciones de peces demersales del Atlántico noroccidental habían sido explotadas intensamente y algunas poblaciones no alcanzaban los límites biológicos seguros. El Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM), que asesora a la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE) en cuestiones de ordenación, ha recomendado ya una moratoria de la pesca del bacalao frente a las costas de Groenlandia hasta que haya pruebas de que la población se ha recuperado totalmente, y ha sugerido que se mantenga el régimen actual consistente en explotar el 25% de la biomasa disponible frente a las costas de Islandia a fin de garantizar la reconstitución de las poblaciones de bacalao en aguas islandesas<sup>21</sup>. Se ha informado de que el salmón silvestre del Mar Báltico hace frente a una fuerte competencia y que, además, está amenazado por enfermedades provenientes de las poblaciones de cultivo. Por este motivo, la CIEM ha recomendado el cierre total de las pesquerías de salmón silvestre del Mar Báltico.

#### Océano Atlántico central

204. En el Atlántico central occidental se observa un aumento de las capturas y una fuerte presión pesquera, aunque en general se sabe poco de las poblaciones y se desconoce el nivel sostenible de mortalidad de la mayoría de las especies. Parece ser que muchas especies de peces que viven en los arrecifes y sustentan a importantes pesquerías locales están explotadas plenamente o en exceso, y preocupa en general el considerable aumento de la captura de tiburones y rayas. Se acordó que las pesquerías pelágicas de la zona eran divisibles del modo siguiente: grandes pesquerías pelágicas costas afuera con distribución oceánica, grandes pesquerías pelágicas costeras con distribución regional y pesquerías pelágicas pequeñas. Se estimaba que la mayor parte de las especies importantes evaluadas por la CICAA están explotadas plenamente o en exceso. En consecuencia, todos los planes de ampliar las pesquerías de esas especies debían tener en cuenta las conclusiones a que había llegado la CICAA. A diferencia de lo que ocurre con las poblaciones comprendidas en la jurisdicción de la CICAA, se desconoce la situación de las poblaciones pelágicas grandes de distribución local más comunes. Se estimaba que las pesquerías de crustáceos estaban

sobreexplotadas en muchos países y, por tanto, hacía falta una estrategia eficaz de ordenación. Por otra parte, la degradación ambiental resultante del actual desarrollo costero y de los efectos del desarrollo en las zonas del interior parecía causar preocupación en algunas zonas y pesquerías de la región. Por consiguiente, el Comité de Fomento y Ordenación de las Pesquerías de las Antillas Menores de la Comisión de Pesca para el Atlántico Centrooccidental ha pedido que se investiguen con carácter prioritario los efectos de la degradación ambiental.

205. En el Atlántico central oriental, las pesquerías se caracterizan por el predominio de las poblaciones pelágicas pequeñas, especialmente sardinas y otros clupeidos, que representan aproximadamente el 50% de las capturas totales. Aunque es difícil evaluar esas poblaciones debido a su gran variabilidad, se considera que desde Marruecos en el norte hasta Senegal en el sur su explotación es moderada y que están subexplotadas en la plataforma septentrional de Angola y en la región del sur de Gabón y el Congo. En cuanto a la situación de las poblaciones demersales, se cree que las capturas totales en la plataforma continental de Mauritania han disminuido y que frente a las costas del Senegal hay una ligera sobreexplotación, mientras que las poblaciones en aguas de Gambia están explotadas plenamente o en exceso y las de las zonas meridionales están plenamente explotadas o casi. Por esa razón, el Comité de Pesca para el Atlántico Centrooriental (CPACO) ha indicado que sería beneficioso reducir y redistribuir la pesca, que en la actualidad está concentrada en algunas esferas, cerca de la costa, y especialmente en poblaciones de peces inmaduros.

#### Océano Atlántico meridional

206. En el Atlántico suroccidental, cuya producción pesquera consiste esencialmente en peces demersales y calamares en la plataforma patagónica meridional, se considera que la mayor parte de las poblaciones están explotadas plenamente o en exceso. La merluza argentina está explotada por completo o ligeramente sobreexplotada; la polaca argentina y la merluza de cola están explotadas moderadamente o por completo. Si bien se considera que las principales poblaciones de especies demersales de aguas profundas, como el abadejo y la austromerluza negra, son objeto de una explotación moderada, varias especies demersales costeras parecen estar explotadas moderadamente o por completo y es probable que algunas poblaciones locales estén sobreexplotadas. Se estimó que la sardinela brasileña está sobreexplotada y ha sido afectada por algunas condiciones ambientales adversas. La anchoíta argentina, frente a las costas de Uruguay y Argentina, está subexplotada y quizás podrían aumentarse un poco las capturas de atún, mientras que las principales poblaciones de calamar patagónico están explotadas plenamente o en exceso. Según la FAO, aunque el estado de explotación de algunas poblaciones de peces suscita preocupación creciente, en los últimos años las evaluaciones actualizadas y la gestión de las pesquerías en esta zona han disminuido debido a la reducción de las actividades de las organizaciones o grupos de trabajo que solían presentar informes sobre esas cuestiones o a la no disponibilidad de la información reunida, en cumplimiento de acuerdos bilaterales.

207. En el Atlántico sudoriental, que incluye zonas bajo la jurisdicción de Angola, Namibia y Sudáfrica, la merluza de El Cabo ha proporcionado los mayores volúmenes de captura. Las principales poblaciones pelágicas son la sardina y la anchoa. Aparte de algunas pequeñas especies pelágicas, la mayoría de las

pesquerías están explotadas plenamente, incluida gran parte de las poblaciones demersales. Es de esperar que los recientes pedidos de asistencia formulados al Commonwealth por Namibia respecto de la posible creación de una organización regional de pesca redunden en beneficio de la conservación y la ordenación de las poblaciones de peces de la zona<sup>22</sup>.

#### Mar Mediterráneo

208. En el Mar Mediterráneo, la aparente contradicción que supone la existencia de zonas restringidas en la plataforma con alta intensidad de pesca de arrastre y, al mismo tiempo, el crecimiento a largo plazo de la producción pesquera ha inducido a los países miembros del Consejo General de Pesca del Mediterráneo a tratar de determinar los principales factores de esa aparente resistencia de las poblaciones en general a los efectos habituales de la pesca intensiva. Se ha sugerido que el alto nivel de nutrientes provenientes de los ríos y el menor número de rapaces de mayor tamaño podría ser la causa de esta situación insólita. No obstante, se ha observado que la abundancia de las pequeñas especies pelágicas ha sufrido amplias fluctuaciones y que las poblaciones de atún rojo están, muy reducidas, mientras que la mayor parte de las poblaciones demersales están explotadas plenamente o en exceso. En consecuencia, en la Segunda Conferencia Ministerial de la Unión Europea sobre Ordenación de los Recursos Pesqueros del Mar Mediterráneo (Venecia, 27 a 29 de noviembre de 1996), se adoptó una Declaración Solemne que exige a los Estados costeros y a todos los Estados que pescan en el Mar Mediterráneo que: a) velen por la conservación y ordenación eficaz de todas las poblaciones; b) apliquen medidas eficaces de control para cumplir las normas internacionales de conservación y ordenación a nivel regional o subregional; c) refuercen a las organizaciones regionales competentes de ordenación de la pesca; d) sigan reduciendo gradualmente las actividades de pesca, con miras a la explotación sostenible de los recursos pesqueros; e) fortalezcan la cooperación regional para el acopio e intercambio de información científica, y f) establezcan un grupo de trabajo de expertos jurídicos y técnicos encargado de preparar un sistema de conservación y ordenación para el Mediterráneo, que se presentaría en octubre de 1997 a la Reunión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (véase Boletín de Derecho del Mar, No. 35, en prensa)<sup>23</sup>.

#### Océano Índico

209. En el Océano Índico occidental, el reciente descenso de las capturas totales de especies marinas se ha atribuido a la menor captura de especies pelágicas pequeñas, como arenques y sardinias, aunque la pesca de especies pelágicas grandes, como el listado, el rabil, los crustáceos y los camarones, parece haber aumentado. Si bien es difícil vigilar las poblaciones debido al gran número de pequeñas embarcaciones pesqueras, y al volumen y variedad de la pesca en zonas como el Mar Arábigo Oriental, se cree que en otras zonas, como el Golfo Pérsico, el Golfo de Omán, el Mar Rojo y el Golfo de Adén la situación es de plena explotación, e incluso podría estarse registrando una explotación excesiva. Se ha observado que, como las pesquerías oceánicas más lucrativas son explotadas esencialmente por flotas pesqueras de aguas distantes, la captura del camarón ha adquirido mayor importancia en el esfuerzo pesquero de Mozambique, Madagascar y la República Unida de Tanzania. No obstante, se considera que esas poblaciones están explotadas plenamente y las autoridades pesqueras nacionales de los países mencionados están aplicando procedimientos de ordenación más

efectivos. Además, la mayor parte de las poblaciones de peces en las costas de Somalia a Mozambique, que los Estados ribereños pescan con prácticas artesanales, están explotadas plenamente o en exceso.

210. La situación en el Océano Índico oriental, se caracteriza por la mayor presión pesquera, sobre todo en las zonas cercanas a la costa, la insuficiente información sobre las poblaciones de peces y las actividades de ordenación sin base científica. Aunque los problemas principales de las zonas meridionales parecen ser la sobreexplotación de los recursos de las aguas costeras, debido a la presión demográfica y a la contaminación marina causada por el escaso tratamiento de los desechos, se ha experimentado una disminución de las capturas imputable quizás al aumento de la presión pesquera, los cambios ambientales o ambas causas.

#### Océano Pacífico

211. En el Pacífico noroccidental han bajado mucho las capturas del colín de Alaska y la sardina japonesa (en un 45% y un 76%, respectivamente) debido a la excesiva presión pesquera en zonas como el Mar de Okhotsk y el Mar de Bering occidental. En consecuencia ha disminuido la unidad de captura por esfuerzo, y en algunas zonas donde se capturaban peces grandes de gran valor ahora se capturan peces más pequeños de menor valor, por lo que es urgente reducir las actividades de pesca en ciertas zonas.

212. Las especies de peces más importantes en el Pacífico nororiental son el colín de Alaska, el bacalao del Pacífico, el arenque, la limanda áspera, la merluza del Pacífico norte, el atún y el salmón. La primera de esas especies es ciertamente la más importante, y en 1994 representó aproximadamente el 40% del volumen de las capturas. Entre las especies plenamente explotadas figuran el bacalao del Pacífico (en el Golfo de Alaska), el hipogloso del Pacífico, el bacalao negro, los pescados de fondo frente a la costa del Pacífico de los Estados Unidos y la merluza del Pacífico. En el Mar de Bering y en el Golfo de Alaska abundan los peces planos, excepto el hipogloso, y están subexplotados debido a las restricciones causadas por las capturas incidentales de otras especies en la misma zona. La caballa también está subexplotada y los niveles de las poblaciones de arenque en el Pacífico son bastante elevadas. En cuanto a la situación de las poblaciones anádromas, recientemente se ha reanudado la disputa sobre el salmón entre el Canadá y los Estados Unidos (A/49/631, párrs. 163 y 164), al no avanzar las negociaciones<sup>24</sup> sobre la renovación del tratado de 1985 entre los dos Estados respecto de la fijación de cuotas para el salmón del Pacífico que desova en los ríos del Canadá.

213. En el Pacífico central occidental, donde predomina todavía la pesca costera en los grandes países pesqueros, la explotación se concentra principalmente en las diversas especies de camarones. Las exportaciones de camarones procedentes de la pesca de captura, que se mantenían relativamente constantes, han empezado a disminuir y han sido superadas por las de especies de acuicultivo. Además, ha aumentado la captura de cefalópodos, que todavía podría crecer más, y el atún sigue siendo para la zona un importante producto de exportación. En cuanto a la situación general de la pesca a pesar del aumento de capturas de la región, hay indicios importantes de que algunas especies de las aguas costeras están sobreexplotadas. A pesar de las medidas de ordenación aplicadas en varios países, como temporadas de clausura, zonas clausuradas y normas sobre el tamaño

de las mallas, la presión de la pesca ha seguido aumentando. La situación se complica más debido al incremento demográfico y a las preocupaciones ambientales resultantes en las zonas costeras. Para abordar esas cuestiones, la Comisión de Pesca de Asia y el Pacífico convocó en Seúl, en octubre de 1996, un simposio sobre los aspectos ambientales de la pesca responsable.

214. En el Pacífico central oriental, las capturas totales fueron esencialmente de poblaciones pelágicas, seguidas en proporción mucho menor por calamares, camarones y especies demersales costeras. En cuanto a la situación de esos recursos, se cree que las principales poblaciones de atún bajo la jurisdicción de la CIAT están plenamente explotadas. Se ha informado de que otras especies pelágicas pequeñas se explotan moderadamente; la sardina de California está plenamente explotada y la anchoa está muy mermada frente a las costas de México. No obstante, se supone que, como esas especies pelágicas pequeñas están subexplotadas en aguas de los Estados Unidos, que forman parte de su área de distribución, el descenso general de las poblaciones de las dos especies podría estar relacionado con los cambios ambientales señalados en otra parte de este informe para especies similares. Además, si bien las especies demersales están subexplotadas o explotadas moderadamente y en algunas zonas no se explota el calamar, o se explota poco, se estima que las principales poblaciones naturales de camarones, excepto algunas de aguas profundas, están explotadas plenamente o en exceso. A este respecto cabe observar que la CIAT, en una reunión reciente celebrada en Panamá, adoptó una declaración por la que se arbitran medidas de conservación y ordenación destinadas a asegurar la estabilidad a largo plazo de las poblaciones de atún y de otros recursos marinos vivos del Pacífico oriental, en base a las mejores pruebas científicas, incluida la utilización de un enfoque preventivo<sup>25</sup>.

215. En el Pacífico suroccidental, las principales capturas de reloj anaranjado, cola de rata azul y jurel se realizaron en Nueva Zelandia, mientras que en Australia se pesca una gran variedad de especies, como vieiras, langosta y reloj anaranjado. Algunas poblaciones de peces han acusado recientemente síntomas de sobrepesca y, en consecuencia, la mayor parte de las especies se encuentran sometidas a un régimen de cuotas. En cuanto a las pesquerías de costa afuera se considera que el rabil y el listado están subexplotados, mientras que el atún del sur está sobreexplotado. Los científicos han previsto que, si se mantienen los niveles actuales de pesca de atún del sur, la especie sólo tendría alrededor de un 15% de posibilidades de recuperarse en el próximo cuarto de siglo. Por lo tanto, algunas organizaciones no gubernamentales han pedido que se imponga una moratoria temporal de toda la actividad pesquera del atún del sur.

216. En el Pacífico suroriental, la abundancia de recursos pesqueros ha estado sujeta a amplias fluctuaciones, debido a las condiciones ambientales existentes, como el fenómeno "El Niño". En cuanto a la situación general de varias poblaciones, se considera que, entre las especies pelágicas, la anchoveta peruana, junto con algunas poblaciones de arenque y sardina sudamericana, están plenamente explotadas o incluso sobreexplotadas. La caballa chilena y el rabil están explotadas plenamente y el bonito del Pacífico oriental y el estornino lo están moderadamente. Entre las especies demersales, las poblaciones de merluza del Pacífico sur están explotadas plenamente o en exceso, al igual que otras poblaciones, como la de merluza de cola. Otras especies, como la merluza patagónica, la austromerluza y el congrio muestran señales de sobreexplotación.



Entre los invertebrados, el calamar está explotado moderadamente, el camarón plenamente o en exceso y los moluscos están sobreexplotados en algunas zonas y ligeramente explotados en otras.

217. La CIAT, que es la organización pesquera competente para la ordenación de la pesca del atún en la región, ha aplicado un plan combinado de medidas de control de la pesca, cuotas de captura y temporadas de clausura con miras a regular la actividad pesquera. Otras organizaciones regionales, como la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA), han intervenido también activamente, en el marco de sus mandatos respectivos, en lo relativo a diversos problemas marinos de interés para la región.

218. En las islas del Pacífico Sur, las principales pesquerías se caracterizan tradicionalmente por sus procedimientos operativos y de administración. Por un lado la pesca industrial, cuyo objetivo principal es el atún, se realiza con flotas de aguas distantes mediante acuerdos de acceso. Por el otro, la pesca costera en pequeña escala se divide en productos destinados a la exportación y productos de consumo interno. Uno de los principales motivos de preocupación para las pesquerías de atún en el sector industrial es que no se considera que las actividades de pesca estén distribuidas de manera óptima, ya que sólo se concentran alrededor de Micronesia; otro es que el volumen de las capturas costeras y la situación de las poblaciones se conocen mal, dado que a menudo la clasificación de las exportaciones es confusa y la evaluación de las poblaciones es virtualmente inexistente. Si bien el Organismo de Pesca del Foro para el Pacífico Sur ha adoptado medidas de conservación y ordenación para las flotas pesqueras extranjeras que operan en la región, incluido un límite máximo regional para el número de cerqueros a los que se permite la pesca, se observa un exceso localizado de capacidad en las pesquerías costeras en torno a los atolones y los arrecifes.

219. A efectos de la conservación y la ordenación de los recursos pesqueros del Pacífico Sur, en la Segunda Conferencia Multilateral de Alto Nivel sobre la Conservación y la Ordenación de las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias del Pacífico Occidental y Central, celebrada en Majuro (Islas Marshall), del 10 al 17 de junio de 1997, se convino, entre otras cosas: a) establecer un mecanismo para la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios de la región; b) cooperar eficazmente en toda el área de distribución; c) procurar que se adopten medidas compatibles de conservación y ordenación; d) compartir datos sobre la actividad pesquera; e) cooperar en la supervisión, control y vigilancia de las actividades de pesca; y f) prestar asistencia a los Estados insulares en desarrollo del Pacífico para mejorar su capacidad de conservar y ordenar sus propios recursos<sup>26</sup>.

#### Antártida<sup>27</sup>

220. La situación y las tendencias de las pesquerías existentes, la situación de las poblaciones de mamíferos y pájaros marinos, incluida su mortalidad incidental durante las operaciones de pesca, la captura incidental de peces en la pesca del krill, las pesquerías nuevas y exploratorias, la pesca ilegal de Estados no miembros en la zona de la Convención, y la inspección de las pesquerías y observancia de las medidas de conservación y ordenación, fueron los

principales temas debatidos en la 15ª reunión de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico, celebrado en Hobart (Australia) del 21 de octubre al 1º de noviembre de 1996<sup>28</sup>.

221. De conformidad con lo aconsejado por su Comité Científico y Comité Permanente de Observación e Inspección, la Conferencia recomendó, entre otras cosas, las medidas de conservación y ordenación siguientes: a) reducción al mínimo de la mortalidad incidental de los pájaros marinos durante las operaciones de pesca o investigación con palangre en la zona de la Convención; b) regulación del uso y la eliminación de las bandas plásticas de los envases en los buques pesqueros, a fin de reducir la mortalidad de las focas peleteras; c) autorización de la pesca experimental de cangrejos en algunas zonas en las temporadas de 1996-1997 y 1997-1998; d) medidas concretas de conservación de nuevas pesquerías; e) prohibición de la pesca directa y adopción de límites preventivos en las capturas de algunas especies, y f) un sistema de suministro de datos sobre la pesca de arrastre y de palangre. Con objeto de resolver los casos de incumplimiento de las medidas de conservación previstas en la Convención, la Comisión procuraría incrementar la comunicación entre la Convención y los Estados que no son partes en ella, a fin de mejorar la situación y la aplicación de sus procedimientos de inspección, y reunir la información exigida de los Estados Miembros durante la realización de esas inspecciones. En cuanto a la pesca ilegal por Estados no miembros, se decidió enviar un enérgico mensaje a los Estados que no son partes y cuyas embarcaciones han contribuido a reducir la eficacia de las medidas de conservación adoptadas en la zona de la Convención.

222. Algunos Estados miembros de la Convención expresaron en particular su grave preocupación por la pesca ilegal y no regulada de la austromerluza del Antártico en la zona regulada. Esos Estados consideraban que ese tipo de pesca era una transgresión deliberada de la Convención para la conservación de los recursos marinos vivos del Antártico y ponía en peligro las excelentes directrices y prácticas de ordenación elaboradas por la Comisión en los últimos años para favorecer la ordenación sostenible de los recursos marinos vivos, entre ellas las medidas efectivas para reducir la captura incidental de pájaros marinos, un problema particular del palangre, que es el método principal de captura de la austromerluza. Según esos Estados, había pruebas sólidas de que las actividades ilegales de pesca estaban dañando a los ecosistemas vulnerables, dependientes y conexos de la Antártida y del Océano Austral en torno al continente y que sus efectos se dejaban sentir fuera de la región de la Convención. Por consiguiente, decidieron colaborar con otras partes de la Convención y otros Estados afectados por la pesca ilegal para preparar respuestas eficaces al problema de la austromerluza, a escala regional<sup>29</sup>.

#### 4. Conservación y ordenación de mamíferos marinos

223. En marzo de 1997, el Comité Científico de la Comisión de los Mamíferos Marinos del Atlántico Norte examinó nuevos datos sobre la abundancia de varias poblaciones de ballenas en el Atlántico septentrional. Las estimaciones revisadas en las zonas investigadas se basaron en datos de la encuesta de 1995 sobre avistamientos de cetáceos en el Atlántico Norte. Según los resultados de la encuesta, la población combinada total de rorcuales de aleta blanca en el Atlántico septentrional central y Atlántico nororiental ascendía a 184.000

unidades. Las estimaciones revisadas del rorcual común y del rorcual noroeste en las aguas del Atlántico septentrional al este de Groenlandia eran de 22.800 y 9.250, individuos, respectivamente. Además, en base al asesoramiento del Comité Científico, el Comité de Ordenación de la Comisión concluyó en su última reunión (Torshavn, Islas Faroe, 28 a 30 de mayo de 1997) que la captura anual de calderones en las Islas Faroe era sostenible<sup>30</sup>.

224. La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) comunicó que los Estados miembros de la Organización, con el propósito de mejorar la aplicación en el Pacífico suroriental del Programa Mundial de Acción para la conservación, ordenación y uso de los mamíferos marinos, había aprobado un plan de acción para la conservación de los mamíferos marinos de la región. En una reunión de expertos celebrada en 1995, en la que se analizaron las actividades relativas al plan de acción, se llegó a la conclusión de que se habían logrado progresos importantes en la investigación, ordenación y legislación destinada a proteger a las especies. Además, después de la organización de un curso regional sobre supervisión de las capturas, técnicas de acopio de datos y evaluaciones, y de la realización de estudios nacionales sobre técnicas de vigilancia de la mortalidad de los mamíferos marinos, ahora se están llevando a cabo varios proyectos para emprender campañas de concienciación de las comunidades de pescadores artesanales y las autoridades<sup>31</sup>.

225. En una reunión intergubernamental celebrada en Mónaco en noviembre de 1996, bajo los auspicios de la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, se aprobó un acuerdo sobre la conservación de los cetáceos en el Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la zona contigua del Océano Atlántico. El acuerdo, cuya finalidad es establecer medidas coordinadas para mejorar la conservación de los cetáceos, prohibiría la captura deliberada de cetáceos y trataría de mantener una serie de zonas protegidas para conservar las especies. El acuerdo incluye un plan de conservación en el que se detallan las medidas que deben adoptar los Estados partes.

##### 5. Protección y conservación de las tortugas marinas

226. Tras la reciente adopción de la Convención interamericana para la protección y la conservación de las tortugas marinas (A/51/645, párr. 167), a principios de marzo de 1997 se celebró en Orlando, Florida el 17º Simposio anual sobre la biología y la conservación de la tortuga marina, al que asistieron representantes de 38 países. Además de aprobar varias medidas de importancia para la conservación de la tortuga marina, la reunión acordó: a) pedir al Congreso de los Estados Unidos que vuelva a autorizar una estricta Ley sobre las Especies en Peligro, a fin de contribuir a la conservación de especies como la tortuga marina; b) dirigir un llamamiento a la India para que aplique medidas energéticas de protección en la playa de modificación de Olive Ridley, en Gahirmatha; c) instar a todos los Estados del Hemisferio Occidental a que ratifiquen y pongan en práctica rápidamente el Tratado Interamericano para la Conservación de la Tortuga Marina; y d) instar a todos los Estados a que pongan en práctica el Código de Conducta sobre la Pesca Responsable, de la FAO.

C. Protección y preservación de los ecosistemas,  
los hábitat y las especies

227. Los ecosistemas costeros, incluso los arrecifes, manglares, lechos de algas y lagunas marinas, representan casi la tercera parte de la productividad biológica marina. Los estuarios, los manglares y otras marismas sirven de zonas de cría y de hábitat para un número importante de especies marinas. Los arrecifes de coral contienen los niveles más elevados de diversidad conocida entre las especies marinas. En general, los ecosistemas costeros han sido los más afectados por la actividad humana. El desarrollo costero provoca alteraciones, físicas, destrucción y degradación de los hábitat, sobreexplotación de los recursos marinos vivos, contaminación, especialmente de actividades terrestres, introducción de especies extrañas y otros factores que contribuyen decisivamente a poner en peligro los ecosistemas marinos y la diversidad biológica marina y costera. No es posible hacer frente a estas amenazas por separado, ya que las funciones y los procesos de los ecosistemas están interrelacionados en grandes extensiones.

228. En las zonas no ribereñas, la riqueza de las especies es mayor en los fondos abisales y en las profundidades medias, de 2.000 a 3.000 metros sobre la llanura abisal. Si bien el actual estado de los conocimientos sobre la distribución y abundancia de las especies es insuficiente, se observan ya algunas tendencias y parece que la diversidad general más alta se registre en los trópicos, en particular en el Asia suroriental y en el Pacífico sur, el Océano Índico y la región del Mar Caribe<sup>32</sup>.

229. La obligación de los Estados en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de proteger y preservar el medio marino, incluso los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida diezmadadas, amenazadas o en peligro (párrafo 5 del artículo 194), y el deber que tienen de conservar y ordenar los recursos marinos vivos en las zonas bajo jurisdicción nacional y fuera de ella, constituyen, junto con otras disposiciones pertinentes de la Convención y el Acuerdo de 1995 sobre las Especies de Peces, un sólido fundamento para un planteamiento de la ordenación y protección de los océanos y sus recursos basado en los ecosistemas. Este extremo se reconoce también en el capítulo 17 del Programa 21, según el cual la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye el marco jurídico para el logro de la protección y el desarrollo sostenible del medio marino y costero y de sus recursos.

230. Las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se complementan con las de la Convención sobre la Diversidad Biológica y el Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera - Programa de Acción para aplicar la Convención sobre la Diversidad Biológica en relación con la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina y costera.

231. Las partes contratantes en la Convención sobre la Diversidad Biológica tienen la obligación de aplicarla en relación con el medio marino según los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del artículo 22 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además de esta última Convención, existen varios convenios mundiales y una serie de acuerdos regionales mediante los cuales las partes pueden tratar de alcanzar los

objetivos de la Convención sobre la Diversidad Biológica. Programas como la Iniciativa internacional para los arrecifes de coral de 1995, y la proclamación de 1997 como Año Internacional de los Arrecifes, también contribuyen al logro de los objetivos de la Convención.

232. En la primera Reunión de expertos en diversidad biológica, marina y costera, celebrada en Yakarta del 7 al 10 de marzo de 1997, se determinaron las prioridades para la aplicación del mandato de Yakarta, se hizo hincapié en el importante papel que deben desempeñar los distintos mecanismos de la Convención para la aplicación efectiva de sus disposiciones en relación con las cuestiones relativas a la biodiversidad marina y costera y se recomendó que, para evitar la duplicación de esfuerzos y promover una cooperación económicamente eficaz, se hiciera un examen completo de las iniciativas actuales referentes a la biodiversidad<sup>33</sup>. El Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico recomendó al Secretario Ejecutivo de la Convención que siga tratando de establecer vínculos de colaboración con una amplia serie de organismos y organizaciones cuyos mandatos y actividades sean pertinentes para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina y costera. Entre otras cosas, recomendó que se preparase una base de datos sobre los actuales casos en estudio, prestando especial atención a la ordenación integrada de la zona marina y costera, en cooperación con los órganos y organizaciones competentes.

233. El Mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera abarca cinco esferas temáticas: a) ordenación integrada de la zona marina y costera; b) zonas marinas y costeras protegidas; c) uso sostenible de los recursos vivos marinos y costeros; d) maricultura; y e) especies extrañas o naturalizadas (véanse los párrafos 198 a 201).

#### 1. Ordenación integrada de la zona marina y costera

234. En la primera Reunión de expertos en diversidad biológica marina y costera se convino en que la ordenación integrada de la zona marina y costera era el medio más efectivo de aplicar la Convención sobre la Diversidad Biológica y que la aplicación efectiva dependería, entre otras cosas, de la cooperación internacional y mundial, en particular para las especies de peces migratorios y la contaminación marina proveniente de actividades terrestres, que podría abarcar vastos espacios geográficos. En consecuencia, la Reunión preveía que la ordenación integrada de la zona marina y costera se vincularía a las medidas derivadas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del Programa Mundial de Acción para proteger al medio marino contra las actividades basadas en tierra<sup>34</sup>.

235. El plan trienal de acción para la aplicación del Mandato de Yakarta, que fue aprobado por el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico, recomienda que la secretaría de la Convención haga un examen de los instrumentos existentes que guardan relación con la ordenación integrada de la zona marina y costera y sus consecuencias para la aplicación de la Convención sobre la Diversidad Biológica, en colaboración con un grupo de trabajo interinstitucional oficioso; también recomienda que se preparen directrices para la evaluación de los ecosistemas.

236. La escasa comprensión actual de los procesos de los ecosistemas marinos, así como la dificultad de demostrar científicamente una relación de causa y efecto entre la abundancia de las especies y las tensiones causadas por la contaminación<sup>35</sup>, hace difícil la tarea de los encargados de adoptar decisiones y de los administradores. En realidad, los científicos y los planificadores reconocen cada vez más los inestimables conocimientos empíricos de las comunidades locales.

237. La Reunión acordó que el enfoque preventivo debía tener en cuenta las incertidumbres en lo relativo a la biodiversidad y reconocer la necesidad de tomar medidas aunque el conocimiento sea incompleto<sup>36</sup>. En su recomendación III/2, el Órgano Subsidiario reconoció que el enfoque preventivo está subyacente en el uso efectivo de todos los recursos vivos costeros y marinos.

## 2. Zonas marinas y costeras protegidas

238. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece un equilibrio entre el derecho de los Estados a usar los océanos y sus recursos y el deber de proteger y preservar el medio marino y conservar los recursos vivos. Aunque la Convención no prevé concretamente la creación de "zonas marinas protegidas", sí contempla la posibilidad de proteger zonas claramente definidas del medio marino contra ciertas actividades marinas, como el establecimiento de zonas especiales en virtud del párrafo 6 del artículo 211 o las medidas adoptadas en las zonas cubiertas por los hielos (artículo 234). No prescribe qué tipo de medidas deberían adoptar los Estados en virtud de los artículos 61, 119 y el párrafo 5 del artículo 194 a fin de conservar los recursos vivos dentro de las zonas bajo jurisdicción nacional o más allá de ellas y proteger y preservar ecosistemas raros o frágiles, los hábitat de especies diezmadas, amenazadas o en peligro y otras formas de vida marina. Los Estados que establezcan una zona marina protegida deben velar por que las medidas reglamentarias que adopten dentro de las zonas se adecuen a las disposiciones de la Convención y tengan en cuenta los derechos de otros Estados dentro de la zona.

239. A lo largo de los años se han arbitrado varias medidas, a escala tanto global como regional, para proteger las zonas marinas, los hábitat y las especies vulnerables. Ejemplos de esas medidas son las directrices de la OMI para la determinación de zonas especiales y zonas marítimas particularmente vulnerables; la protección de zonas marinas en virtud de la Convención sobre la Diversidad Biológica y del Tratado Antártico; el establecimiento de santuarios en virtud de la Convención Internacional de la Pesca de la Ballena, y la protección especial de zonas en virtud de los acuerdos marítimos regionales del PNUMA. En el informe del año pasado se señaló la necesidad de aplicar un enfoque coordinado (A/51/645, párrs. 235 a 237).

240. En el plan trienal de trabajo aprobado por el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico se recomienda que la Secretaría, en colaboración con las organizaciones intergubernamentales, nacionales y no gubernamentales pertinentes, prepare orientaciones sobre las zonas marinas y costeras protegidas y sus aspectos operacionales.

241. La Reunión de expertos sobre la diversidad biológica marina y costera subrayó la importancia excepcional de algunas zonas de alta mar y de los fondos abisales (como las zonas de desove identificadas, las fosas oceánicas profundas y algunas chimeneas hidrotermales) que quedan fuera de la jurisdicción nacional y se pidió que se consideraran los posibles medios y modalidades de la creación de zonas marinas protegidas. La Reunión sugirió que la secretaría de la Convención sobre la Diversidad Biológica incluyese ese tema en sus relaciones de colaboración con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar<sup>37</sup>.

### 3. Especies extrañas o naturalizadas

242. Con arreglo al artículo 196 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados deben tomar todas las medidas necesarias para impedir, reducir y controlar la contaminación del medio marino dimanada de la introducción intencional o accidental de especies nuevas o extrañas que pueden causar cambios importantes o daños.

243. En el Mandato de Yakarta se distingue entre la introducción de especies extrañas por inadvertencia, y la introducción intencional. Según este documento, la introducción no intencional obedece principalmente a la descarga del agua de lastre, escapes en las mariculturas, organismos asociados a especies introducidas intencionalmente y vertimientos no autorizados del público. Las introducciones intencionales se deben sobre todo a la producción de la maricultura, incluidas las granjas marinas, aunque también es importante la liberación en la zona de organismos criados artificialmente para aumentar la población natural, por lo general con miras a su pesca futura o a la mejora de una población amenazada. La introducción intencional y no intencional de especies extrañas puede poner en peligro la salud humana, dañar los recursos vivos y la vida acuática, averiar las instalaciones recreativas o interferir en otros usos legítimos del mar. Una vez instalada una especie extraña o naturalizada, es muy difícil, si no imposible, erradicarla.

244. La OMI ha examinado el problema de la introducción de organismos acuáticos indeseables y patógenos debido a la descarga del agua de lastre de los buques (véanse los párrafos 303 a 306). Parece ser que la descarga del agua de lastre es el medio más importante de transferir especies nuevas o extrañas.

### D. Recursos marinos no vivos

245. Petróleo y gas. El sector de la explotación de yacimientos marinos de petróleo y gas es con mucho el más importante de los relacionados con los recursos marinos no vivos. La industria de la explotación de yacimientos de hidrocarburos en la plataforma continental cumple 50 años en 1997. Aunque desde 1937 se venían obteniendo pequeñas cantidades de petróleo en plataformas próximas a la costa en 1947 se perforó el primer pozo de petróleo mar adentro, a unos 16 kilómetros de la costa de Luisiana, en el Golfo de México, y a una profundidad de 100 pies. Cincuenta años después, la industria proyecta producir petróleo y gas a una profundidad de 10.000 pies y a una distancia de 250 millas de la costa; y "mientras los sedimentos de las profundidades abisales sean prometedores, no se detendrá la búsqueda de hidrocarburos"<sup>38</sup>.

246. Desde la perspectiva que dan 50 años de experiencia, 1947 destaca por ser el momento en que se produjo la unión entre la tecnología de los sistemas terrestres de prospección de petróleo y de gas con adaptaciones de la tecnología de dos actividades marinas convencionales: las operaciones navales, gran parte de cuya tecnología se puso al alcance de la industria en el período de posguerra, y el tránsito marítimo. De esta forma, los mares dejaron para siempre de estar exclusivamente asociados con el transporte, la marina y la pesca.

247. Este año la explotación de yacimientos submarinos de petróleo y gas está registrando niveles sin precedentes tanto en lo que se refiere a producción como a prospección. Ello es todavía más destacable si se tiene en cuenta que la producción en tierra del sector todavía no se ha recuperado de la constante tendencia descendente que ha venido experimentando en los últimos años.

248. Los expertos consideran que, aparte del constante aumento de la demanda mundial de energía y de la fortaleza de los precios basados en el mercado y la demanda, tres elementos han incidido significativamente en el crecimiento de la industria petrolífera mar adentro: a) la utilización de tecnologías nuevas, en especial la obtención, el procesamiento y la interpretación de datos sísmológicos en tres y cuatro dimensiones, las técnicas de perforación horizontal, los pozos submarinos, los oleoductos de fase múltiple y el uso de instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga; b) la instauración de sistemas fiscales más favorables; y c) los nuevos métodos de gestión de proyectos que incluyen regímenes llave en mano, riesgos y recompensas compartida, alianzas y equipos de promoción.

249. Con el mantenimiento de los precios elevados del petróleo, las actividades de prospección y explotación se han trasladado a lugares remotos donde se dan condiciones difíciles y donde hasta el momento se habían llevado a cabo pocas actividades de búsqueda y descubrimiento, a zonas de aguas profundas y a zonas escogidas del mundo donde los estratos salinos ocultaban lo que había dejado. Recientemente, las cuatro regiones más activas - la plataforma continental del Golfo de México estadounidense, el Mar del Norte y las regiones emergentes del África occidental y el Asia sudoriental - han registrado un auge.

250. El quincuagésimo aniversario de la explotación de yacimientos submarinos de hidrocarburos es un punto estratégico desde el cual los sectores empresarial y de investigación y otros sectores no sólo pueden dar una mirada retrospectiva sino también hacia el futuro. Los adelantos de las ciencias y la tecnología marinas, que han impulsado la explotación de yacimientos submarinos de petróleo y gas a lo largo de los últimos 50 años y han recibido el impulso de ésta, han hecho que los mares se perfilen también como fuente de variados recursos no vivos.

251. De gas a líquido. Aproximadamente la mitad de las reservas comprobadas de gas natural procedente de mar adentro se queda donde está, principalmente debido a la falta de infraestructura de transporte o que el gas es de baja calidad. Gran parte del gas que se produce tampoco llega jamás al mercado porque se quema como subproducto desechado de la obtención de petróleo. Sin embargo, esta situación puede estar cambiando. Los recientes adelantos de la tecnología de los catalizadores, métodos poco costosos y de pequeña escala para convertir el gas natural en destilados medios, han hecho que aumenten las probabilidades de



que la tecnología de conversión de gas a líquido sea aún más económica y flexible para el año 2010. No obstante, cabe señalar que las reacciones de los observadores del sector de la energía a este respecto van desde las afirmaciones de que en el futuro próximo puede haber grandes disponibilidades nuevas de energía procedente de las reservas no explotadas y del gas quemado, hasta un sano escepticismo.

252. Hidratos de gas metano. Se calcula que los hidratos de los fondos marinos contienen el doble del carbono orgánico que todos los depósitos reciclables y no recuperados de petróleo, gas y carbón de la tierra (A/51/645, párr. 276). Las bajas temperaturas y las intensas presiones del fondo marino han creado a lo largo de millones de años las condiciones adecuadas para que el gas ascendente (fundamentalmente metano) quedara atrapado mediante la formación de hidratos de gas y agua congelados. Las investigaciones recientes indican que los depósitos de hidratos pueden estar recubriendo metano libre y agua en lugar de extenderse hasta profundidades indefinidas. Ello tiene repercusiones para las tecnologías que se están desarrollando con miras a explotar las acumulaciones de metano subyacentes, acoplando sistemas de aislamiento adheridos a los depósitos de hidratos congelados. El Japón ha iniciado recientemente un proyecto de prospección de hidratos de metano en el fondo marino de las zonas bajo su jurisdicción. A los estudios sísmológicos que se están llevando a cabo seguirán en 1999 pruebas de perforación de pozos en dos puntos distintos. Se prevé que la producción comercial comenzará en el año 2010<sup>39</sup>.

253. Los hidratos de gas metano están recibiendo también mayor atención de parte de los investigadores del clima. Hasta el momento se han estudiado tres posibles causas de las aberraciones climáticas y el calentamiento actuales: las actividades humanas, los ciclos naturales de calentamiento y enfriamiento de la tierra y la actividad solar. El ciclo del metano, también conocido en ocasiones como ciclo del carbono, se ha agregado como cuarto factor. Si la tierra está relativamente fría o si los mares son profundos, el metano se une al agua y se deposita en forma de hidrato en el fondo marino o bajo hielos perennes; si la tierra está más caliente, el metano emerge en forma de gas, penetra en la atmósfera y se convierte en anhídrido carbónico en presencia de oxígeno y de radiaciones solares. Se calcula que los hidratos de metano contienen casi 30 veces más anhídrido carbónico que la atmósfera.

254. Minerales no combustibles. En cuanto a los minerales marinos no combustibles, una empresa conjunta constituida recientemente por Namibia y Sudáfrica dedicada a la extracción de diamantes de los fondos marinos aprovechará la experiencia de los dos mayores productores del mundo. Se han previsto ventas anuales de diamantes por valor de 13 millones de dólares de los Estados Unidos a partir de una base de recursos comprobada y estimada de decenas de millones. El primer buque dedicado a la extracción de diamantes con fines comerciales en 1962, y a mediados de 1963 no sólo había demostrado la existencia de grandes cantidades de diamantes de calidad de gema en los fondos marinos, sino que también había dado comienzo a un nuevo tipo de minería marina.

255. Las aguas marinas contienen numerosos minerales, como oro, magnesio y cobalto. Para extraer estos minerales sería necesario utilizar un procedimiento de bajo costo y volumen elevado. Aunque se dispone de la tecnología necesaria, para que ésta sea viable desde el punto de vista económico habrá que esperar a

que la minería terrestre de esos minerales resulte mucho más costosa que en la actualidad.

256. Nódulos polimetálicos. En lo que respecta a los minerales del fondo marino profundo y en particular a los nódulos polimetálicos, se prevé que en el futuro próximo se concederán contratos de prospección a los siete primeros inversionistas inscritos bajo los auspicios de las Naciones Unidas (véase el párrafo 26). Los primeros inversionistas son: China, Federación de Rusia, Francia, India, Japón, República de Corea y un grupo de países de Europa oriental, junto con Cuba. En la actualidad las actividades se centran en la prospección, la reunión de datos y la investigación y el desarrollo de tecnologías de extracción, elevación y elaboración. Según se ha informado, el Japón ha concluido los trabajos relativos al colector, un enorme acumulador de cuatro metros y medio de ancho y aproximadamente trece metros y medio de largo, que utiliza corrientes de agua de alta velocidad para absorber materiales a un ritmo de 125 toneladas por hora. También se ha concluido el sistema de elevación que transporta el material desde el colector hasta el buque. Se utiliza un tubo flexible pero resistente de unos 15 centímetros de diámetro, que puede extenderse hasta seis kilómetros y soportar entre 400 y 500 toneladas de presión. Una vez montado el colector y el subsistema compuesto del elevador y el buque minero, está previsto llevar a cabo en 1997, un ensayo de todo el sistema en aguas del archipiélago de Ogasawara, al sur de Tokio.

257. Capas ricas en cobalto. Las capas de manganeso ricas en cobalto han despertado interés por ser uno de los recursos minerales marinos con más posibilidades para la primera parte del siglo XXI. No obstante, en la recolección de muestras, los investigadores tuvieron dificultades para partir la corteza y conservar el núcleo, pese al perfeccionamiento de la barrena del sacatestigos y a utilizar un sacatestigos por gravedad de gran diámetro. Actualmente las actividades de investigación y desarrollo tienen como objetivo seguir perfeccionando la barrena y el dispositivo de captación por medio de un método de corte rotatorio desde la cubierta, un sistema para dejar expuesta la fractura de la corteza mediante un diseño adecuado del dispositivo de captación y el mejoramiento del diseño de la barrena para poder penetrar hasta el sustrato de la corteza.

258. Sulfuros polimetálicos. En lo referente a los sulfuros polimetálicos hallados en los respiraderos hidrotérmicos de las aguas profundas o cerca de ellas (A/51/645, párr. 284), se ha determinado que los parámetros esenciales del proceso de extracción son la capacidad para resolver el problema que representa el agua recalentada de los respiraderos y hacer que toda la corriente que contiene el mineral discurra por largos conductos hasta la superficie. El Japón ha descubierto recientemente un depósito de sulfuros ricos en sus aguas territoriales al oeste de Okinawa. En el mismo estudio se ha hecho además el importante descubrimiento de que también pueden existir depósitos hidrotérmicos bajo el fango del fondo oceánico, en torno a zonas hidrotérmicas activas.

259. En lo que concierne a los minerales del fondo marino profundo que están siendo objeto de actividades de investigación y desarrollo, cabe mencionar que el Instituto Nacional de Políticas Científicas y Tecnológicas del Organismo de Ciencia y Tecnología del Japón prevé que en el año 2010 se habrá puesto a punto la tecnología práctica para la extracción de nódulos de manganeso de aguas

profundas y que dos años después estará pronta la tecnología necesaria para explotar los depósitos hidrotérmicos y las cortezas ricas en cobalto<sup>40</sup>

260. Agua potable. Los minerales combustibles y no combustibles no son los únicos recursos no vivos que proporcionan los mares y océanos; éstos ofrecen además agua potable y la utilización del espacio marítimo para el transporte, las comunicaciones y la eliminación de desechos. En su decimonoveno período extraordinario de sesiones para realizar un examen y una evaluación generales de la ejecución del Programa 21, la Asamblea General fijó como ámbito de máxima prioridad los graves problemas de agua potable que padecen numerosas regiones, en especial de los países en desarrollo. La Conferencia General del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) ha determinado que la tecnología de desalación nuclear es comercialmente viable. Las instalaciones de desalación incorporadas a las centrales nucleares de Kazajstán y el Japón vienen produciendo agua desalada desde hace años.

261. El OIEA acaba de concluir un programa de determinación de opciones en dos fases encaminado a evaluar datos pertinentes para una demostración de desalación nuclear y analizar las opciones más prácticas para esa demostración<sup>41</sup>. En sus conclusiones se recomendaba seguir estudiando tres opciones en las que se utilizaban reactores enfriados por agua y tecnología de desalación de funcionamiento comprobado: a) una central de desalación por osmosis inversa con una capacidad limitada de producción de agua en combinación con un reactor nuclear mediano en construcción o en una etapa avanzada de diseño cuya construcción esté prevista a corto plazo (esta combinación puede aplicarse fácilmente a instalaciones comerciales de producción de agua mayores); b) una central de desalación por osmosis inversa de tamaño reducido como en la opción a), en combinación con un reactor en funcionamiento al que se le introdujeran modificaciones menores con miras a su integración (también esta combinación puede aplicarse a una instalación de producción de tamaño comercial); y c) la desalación por destilación de efectos múltiples en combinación con un reactor pequeño que habría de construirse y sería adecuado para la producción de agua. Según el OIEA, el paso siguiente de un programa de demostración de desalación nuclear debería ser que uno o más Estados miembros comenzaran a preparar proyectos de demostración con actividades como selección y calificación de terrenos, determinación de los requisitos de los usuarios, características técnicas del proyecto y construcción de las infraestructuras necesarias para la ejecución del proyecto.

262. Otro sistema que se está investigando es el transporte de agua potable a países áridos en cisternas de lastre. Este sistema está ganando terreno ya que podrían aprovecharse muchas cisternas obsoletas que de otro modo se destinarían al desguace.

263. Cooperación internacional. La historia de la cooperación internacional en el ámbito de la explotación de los recursos marinos no vivos es larga, especialmente la de la cooperación bilateral. Lo significativo y en cierto modo singular es que en numerosos casos en que los derechos de propiedad no están bien definidos debido a problemas de jurisdicción, las partes interesadas, impulsadas en cierta medida por la demanda de recursos, han concertado acuerdos de forma voluntaria para aprovechar conjuntamente los recursos, a la espera de que se aclarara la cuestión de la jurisdicción. Esos acuerdos adoptan una forma

contractual en la que se detallan las condiciones aplicables a todas las partes interesadas.

264. El período objeto del informe ha sido testigo de la concertación de diversos acuerdos de ese tipo, entre ellos uno entre China y el Japón para la prospección y aprovechamiento conjuntos de un grupo de islas del Mar de China oriental y un acuerdo comercial entre Malasia y Viet Nam para la explotación de hidrocarburos mar adentro en la cuenca malaya. En este período se han producido o han persistido varios casos que han requerido acuerdos de aprovechamiento conjunto de recursos o la resolución de cuestiones jurisdiccionales. Estos casos incluyen el de la península de Bakassi, en la zona sudoriental del delta del Níger (Nigeria y Camerún), el de la llanura de Zafiro, también en la zona sudoriental del delta del Níger (Guinea Ecuatorial y Nigeria) y el de la zona septentrional del Mar de China meridional (China y Viet Nam).

265. En cuanto a la forma empresarial, las operaciones conjuntas entre empresas de producción y servicios petroleros que tienen actividades internacionales y empresas locales de los países en desarrollo son un fenómeno en aumento en la industria petrolera actual, tanto en tierra como mar adentro. Dado ese crecimiento, la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial llevó a cabo recientemente un estudio de la eficacia de las operaciones conjuntas, en el que se determinó que eran pocas las empresas dispuestas a optar por una operación conjunta en caso de existir una alternativa práctica, pero que estas operaciones conjuntas solían ser fructíferas al cabo de unos años. Fundamentalmente, en el estudio se llegó a la conclusión de que ambas empresas debían convencerse con el correr del tiempo de que las contribuciones de cada uno de los asociados eran esenciales para el éxito sostenido de la asociación, pero que se trataba de situaciones frágiles amenazadas por múltiples problemas que habrían de resolverse para alcanzar el éxito<sup>42</sup>.

E. Protección y preservación del entorno marino frente a todas las fuentes de contaminación

1. Fuentes terrestres de contaminación

266. Las fuentes terrestres son las causantes de la mayor parte de la contaminación de los mares y afectan a las zonas más productivas del medio marino. En el artículo 207 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se estipula que los Estados deben dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, y procurar establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional, actuando especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática.

267. En noviembre de 1995, una conferencia intergubernamental adoptó dos documentos internacionales: la Declaración de Washington y el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra (A/51/116). El Programa de Acción Mundial aborda los efectos que tienen las actividades terrestres en el medio marino y costero, incluidos los contaminantes, la modificación física y las fuentes de

contaminación localizadas y no puntuales, así como las zonas de problemas como los hábitat críticos, los hábitat de las especies amenazadas y la protección de componentes de los ecosistemas como las zonas de cría y alimentación.

268. En su quincuagésimo primer período de sesiones, la Asamblea General aprobó los arreglos institucionales para la ejecución del Programa de Acción Mundial (resolución A/51/189, de 16 de diciembre de 1996). La Asamblea designó al Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) como organismo rector en la ejecución del Programa de Acción Mundial. A este respecto, en su decisión 19/14 A, de 7 de febrero de 1997, el Consejo de Administración del PNUMA suscribió el papel propuesto para éste como secretaría del Programa de Acción Mundial y otorgó prioridad a la aplicación del Programa de Acción Mundial en el programa de trabajo del PNUMA. Además, el Consejo de Administración confirmó la necesidad, expresada en la resolución A/51/189 de la Asamblea, de que los gobiernos adoptaran las medidas apropiadas en las reuniones siguientes de los órganos rectores de las organizaciones y programas pertinentes y recomendaran que cada organización internacional competente hiciera suyas oficialmente aquellas partes del Programa de Acción Mundial que guardaran relación con su mandato. En la misma decisión, el Consejo de Administración pidió además a la Directora Ejecutiva que estableciera contactos con los órganos rectores de las organizaciones y programas pertinentes, y que recomendara que cada organización internacional competente hiciera suyas oficialmente aquellas partes del Programa de Acción Mundial que guardaran relación con su mandato y que cada organización asignara la prioridad conveniente a la aplicación del Programa de Acción Mundial en su programa de trabajo<sup>43</sup>.

269. En lo que concierne a la cooperación interinstitucional, en la misma decisión el Consejo de Administración del PNUMA invitó al Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación a que, en colaboración con el Subcomité sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos, desempeñara las funciones de comité directivo de la asistencia y la cooperación técnica para el Programa de Acción Mundial, incluidas las actividades relacionadas con el mecanismo de intercambio de información. El Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras se creó en 1993 con el fin de coordinar el seguimiento interinstitucional de las recomendaciones formuladas en 1992 por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, en particular las que figuran en el capítulo 17, titulado "Protección de los océanos y de los mares de todo tipo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, y de las zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos". En lo que respecta a los arreglos institucionales, el PNUMA está organizando en La Haya una oficina de coordinación técnica que tendría como una de sus tareas principales facilitar el mecanismo de selección y financiación de proyectos necesario.

270. En el Plan para la ulterior ejecución del Programa 21, adoptado por la Asamblea General en su decimonoveno período extraordinario de sesiones (A/S-19/2, anexo), se incluía, entre las esferas que exigían la adopción de medidas urgentes, la necesidad de que todos los gobiernos ejecutaran los arreglos institucionales que figuraban en la resolución 51/189 de la Asamblea General.

271. En lo que se refiere a medidas concretas para seguir ejecutando el Programa de Acción Mundial, en la decisión 19/13 C, de 7 de febrero de 1997, el Consejo de Administración pedía a la Directora Ejecutiva que preparara y convocara, junto con la Organización Mundial de la Salud y otras organizaciones internacionales, un Comité Intergubernamental de Negociación con el mandato de preparar un instrumento internacional jurídicamente vinculante sobre contaminantes orgánicos persistentes. Está previsto que el Comité Intergubernamental de Negociación inicie su labor a principios de 1998.

272. En su empeño por seguir ejecutando el Programa de Acción Mundial, en 1996 el PNUMA patrocinó seminarios intergubernamentales regionales y subregionales en cuatro regiones (Pacífico sudoriental, Mar Rojo y Golfo de Adén, Kuwait y mares de Asia oriental) y en otras cuatro en 1997 (África oriental, África central y occidental, mares de Asia meridional y zona superior del Atlántico sudoccidental).

273. El PNUMA ha recomendado también que los Estados partes en las convenciones y planes de acción relativos a los mares regionales busquen el modo de ampliar el alcance de los instrumentos existentes, como corresponda y sea necesario, para permitir la vigilancia de la contaminación marina causada por actividades terrestres que se contempla en diversos instrumentos. Con tal fin podrían invitar a los Estados sin litoral marítimo pero ribereños de cursos fluviales a suscribir las convenciones y planes de acción (véase el párrafo 345), ampliar el alcance de las convenciones para incluir las aguas interiores y preparar protocolos relativos a la contaminación marina causada por actividades terrestres.

274. En su período de sesiones más reciente, celebrado en Nairobi del 14 al 18 de abril de 1997, el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP) señaló, entre las cuestiones de particular interés relacionadas con la degradación del entorno marino, que era posible que se registrara un aumento importante de la contaminación procedente de fuentes terrestres como consecuencia de la reciente adopción del Protocolo de la Convención de Londres que prohíbe la eliminación de la mayor parte de los desechos, desde buques y barcas, excepto los fangos normales de dragado de los puertos. En particular, este aumento considerable puede obedecer al vertido de desechos por medio de tuberías directamente a las aguas costeras y a los ríos que desembocan en el mar, lo cual representaría una presión adicional importante para la zona costera<sup>44</sup>.

275. En ese mismo período de sesiones, el GESAMP decidió también proceder sin demora a preparar un informe sobre las actividades terrestres que habrá de presentar en 1999 como parte de la labor que se le encargó a su Grupo de Trabajo sobre evaluaciones ambientales marinas.

276. El 21 de mayo de 1997, la Asamblea General aprobó la Convención sobre el derecho de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación (A/51/229). El artículo 23 de la Convención estipula que los Estados del curso de agua tomarán, individualmente o en cooperación con otros Estados, todas las medidas con respecto a un curso de agua internacional que sean necesarias para proteger y preservar el medio marino.

2. Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos, incluida la remoción y eliminación de instalaciones y estructuras

277. El artículo 208 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar impone a los Estados la obligación de promulgar leyes y reglamentos y adoptar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante directa o indirectamente de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a su jurisdicción así como de islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, de conformidad con los artículos 60 y 80 de la Convención, que no deberán ser menos eficaces que las reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional. Tales reglas, estándares y prácticas recomendadas se reexaminarán con la periodicidad necesaria.

a) Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional

278. El Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), se aplica a la contaminación causada por "plataformas fijas y flotantes", exceptuadas las descargas producidas por el "derrame de sustancias perjudiciales directamente resultantes de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos". La regla 21 del anexo I del MARPOL, relativa a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, establece requisitos especiales en materia de descargas de petróleo aplicables a las plataformas de perforación y otras plataformas.

279. En el preámbulo y en los artículos 3 y 4 del Convenio Internacional de 1990 sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos se establecen disposiciones específicas relativas a las "unidades mar adentro". Cabe observar que a los fines del proyecto de Código de Seguridad para el transporte de carga y pasajeros por buques de suministro mar adentro, que se presentará a la Asamblea de la OMI en noviembre de 1997 para su aprobación, las plataformas de producción fijas, plataformas de producción flotantes, unidades de almacenamiento flotantes, unidades móviles de perforación mar adentro (MODU), los flotels y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y operaciones se consideran ejemplos de instalaciones mar adentro (MSC 66/24, anexo 18).

280. En vista del uso que se hace en la actualidad, y que se espera aumente, de instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y de unidades flotantes de almacenamiento (UFA) (véanse los párrafos 357 a 361), se ha expresado inquietud en la OMI en relación con la incertidumbre que rodea la aplicación de las reglas del anexo I del MARPOL a las IFPAD, dadas sus características, similares a las de los petroleros. La cuestión se examinó en el Comité Jurídico en octubre de 1996; en esa ocasión, algunas delegaciones señalaron que muchas de las IFPAD y de las UFA operaban en aguas territoriales o en la zona económica exclusiva y no se dedicaban al transporte marítimo internacional y, en consecuencia, podían regularse mediante la legislación nacional (LEG 74/13, párr. 109). En el 40º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, celebrado en septiembre de 1997, Greenpeace presentó una propuesta (MEPC 40/18/3) para que se incluyera esa cuestión en el programa del Comité (véase asimismo MEPC 39/13, párr. 4.5).

281. El Brasil y los Países Bajos han organizado una reunión internacional de expertos sobre prácticas ambientales en el contexto de actividades relacionadas con los hidrocarburos y el gas. La reunión se celebrará en los Países Bajos entre el 17 y el 20 de noviembre de 1997 y se ha convocado en cumplimiento de la decisión 4/15 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (véase A/51/645, párr. 140) para resolver la cuestión de la degradación del medio marino como consecuencia de las plataformas de petróleo y gas en el mar, teniendo en cuenta la experiencia al respecto de la OMI, el PNUMA y la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar.

b) Remoción y eliminación de instalaciones y estructuras mar adentro

282. Según la OMI, en la actualidad hay aproximadamente 6.500 instalaciones de explotación de petróleo y gas mar adentro en todo el mundo, situadas en la plataforma continental de unos 53 países. De ellas, más de 4.500 están situadas en el Golfo de México, 950 en Asia, 400 en Europa, 750 en el Oriente Medio, 380 en África y 340 en Sudamérica. Cuando las instalaciones o estructuras de explotación de petróleo y gas dejan de ser necesarias, deben desmantelarse, tras lo cual existen diversas opciones para disponer de la instalación o estructura retirada del servicio, que van desde su reutilización, por ejemplo para construir arrecifes artificiales o bahías, hasta su transporte a tierra para reciclarla o desguazarla o su destrucción o hundimiento, en el mismo lugar o en otro.

283. De conformidad con el párrafo 3 del artículo 60 y el artículo 80 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, al retirar una instalación o estructura abandonada o en desuso, los Estados deben tener en cuenta las Directrices y normas de la OMI de 1989 para la remoción de instalaciones y estructuras emplazadas mar adentro en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva (resolución A.672(16) de la Asamblea de la OMI). Los artículos 208 y 210 de la Convención son también pertinentes en este contexto.

284. Con arreglo a las Directrices de la OMI de 1989, a partir del 1º de enero de 1998 no se emplazará instalación o estructura alguna en la plataforma continental ni en ninguna zona económica exclusiva a menos que su proyecto y construcción sean tales que permitan retirarla después de abandonada o de haber quedado permanentemente en desuso (párr. 3.13). Toda instalación emplazada en aguas de menos de 75 metros de profundidad (o menos de 100 metros en el caso de las instalaciones emplazadas a partir del 1º de enero de 1998) y cuyo peso fuera del agua sea inferior a 4.000 toneladas deberán ser retiradas por completo (párrs. 3.1 y 3.2), salvo en determinados casos (párrs. 3.4 y 3.5).

285. Si el hundimiento en el mar se considera una opción para eliminar una instalación o estructura retirada del servicio, el artículo 210, leído en conjunción con el apartado a) del inciso 5) del párrafo 1 del artículo 1, en el que se define el vertimiento como el hundimiento deliberado, entre otras cosas, de plataformas u otras construcciones en el mar, es aplicable; y el Estado ribereño está obligado a dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento que no serán menos eficaces que las reglas y estándares de carácter mundial. Las reglas y estándares de carácter mundial figuran en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar



por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres), de 1972, enmendado recientemente en virtud del Protocolo de 1996.

286. El Protocolo de 1996 al Convenio de Londres ha modificado la definición de "vertimiento" que figuraba en el Convenio, que es también la definición utilizada en el apartado a) del inciso 5) del párrafo 1 del artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para incluir en esa definición "todo abandono o derribo in situ de plataformas u otras construcciones en el mar, con el único objeto de deshacerse deliberadamente de ellas". El Grupo científico sobre vertimientos, en su 20º período de sesiones, celebrado el presente año, preparó el proyecto de Pautas para la evaluación de desechos, relativas al hundimiento de plataformas y otras estructuras artificiales en el mar, que seguirá examinándose en el próximo período de sesiones junto con la posibilidad de agregar un apéndice técnico o una lista de referencias sobre alternativas en tierra al hundimiento (LC/SG 20/12, párrs. 3.14 a 3.18 y anexo 6).

### 3. Contaminación por vertimiento y gestión de desechos

287. El artículo 210 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estipula que las reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados relacionados con el vertimiento que los Estados deben procurar establecer se reexaminen con la periodicidad necesaria, en el marco de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática. Una revisión de esas reglas de carácter mundial establecidas en el Convenio de Londres de 1972 tuvo como resultado la aprobación por las Partes Contratantes, el 7 de noviembre de 1996, de enmiendas sustanciales al Convenio de 1972, en virtud de un Protocolo (documento LC/SM 1/6) que entrará en vigor 30 días después de su ratificación por 26 países, 15 de los cuales deben ser Partes Contratantes del Convenio de 1972. En el preámbulo del Protocolo se señala que las Partes Contratantes tomaron en consideración los acuerdos y las medidas internacionales pertinentes, especialmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.

#### a) Protocolo de enmienda del Convenio de Londres sobre vertimientos de 1972

288. El artículo 1 del Protocolo enmienda la definición existente de vertimiento, que es también la definición empleada en el artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para incluir en el significado de vertimiento "todo almacenamiento de desechos u otras materias en el lecho del mar o en el subsuelo de éste desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar"; y "todo abandono o derribo in situ de plataformas u otras construcciones en el mar, con el único objeto de deshacerse deliberadamente de ellas"; y excluir de esa definición "el abandono en los fondos marinos y en su subsuelo de materias (por ejemplo, cables, tuberías y dispositivos de investigación marina) colocadas para un fin distinto del de su mera evacuación". Cuando el Protocolo entre en vigor, la definición de "vertimiento" establecida en el Protocolo sustituirá, entre las partes interesadas, a la definición que figura en el artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La definición de "mar" se ha enmendado en consecuencia a fin de incluir los fondos marinos y su subsuelo, con

exclusión de los depósitos que yacen bajo los fondos marinos a los que se tiene acceso únicamente desde tierra. En el Protocolo, como en el Convenio de 1972, se excluyen las aguas interiores de la definición de "mar". Asimismo, se ha añadido al Protocolo una nueva definición de "contaminación", basada en el artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

289. El Protocolo representa un cambio fundamental del enfoque del vertimiento con respecto al Convenio de 1972. El artículo 3 obliga a las Partes Contratantes a aplicar un planteamiento preventivo y el principio de que quien contamina paga; y obliga a las Partes Contratantes, al igual que el artículo 195 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a no transferir daños o peligros de una parte del medio ambiente a otra ni transformar un tipo de contaminación en otro.

290. El Protocolo es mucho más restrictivo que el Convenio de 1972 en lo tocante a los tipos de desechos que pueden verterse. En lugar de "listas negras y grises", el Protocolo prohíbe el vertimiento de todo desecho o de otras materias con la excepción de las siete categorías de desechos enumeradas en el anexo 1, a saber, materiales de dragado; fangos cloacales; desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado; buques y plataformas u otras construcciones en el mar; materiales geológicos orgánicos inertes; materiales orgánicos de origen natural; y objetos voluminosos, que incluyen principalmente hierro, acero, hormigón y materiales igualmente no perjudiciales en relación con los cuales el impacto físico sea el motivo de preocupación, y solamente en aquellas circunstancias en que esos desechos se produzcan en lugares, tales como islas pequeñas con comunidades aisladas, en que no haya acceso práctico a otras opciones de evacuación que no sean el vertimiento. El vertimiento de desechos u otras materias comprendidos en las últimas cuatro categorías podrá considerarse, a condición de que se haya retirado la mayor cantidad posible de materiales que puedan producir residuos flotantes o contribuir de otra manera a la contaminación del medio marino y a condición de que los materiales vertidos en el mar no constituyan un obstáculo grave para la pesca o la navegación. Para la eliminación de desechos u otras materias enumerados en el anexo 1 es necesaria una autorización. En el anexo 2 del Protocolo figuran en las Pautas para la evaluación de desechos.

291. La incineración, práctica permitida con arreglo al Convenio de 1972, pero que ha dejado de utilizarse posteriormente, queda expresamente prohibida por el artículo 5 del Protocolo. El artículo 6 prohíbe a las Partes Contratantes la exportación de desechos u otras materias a otros países para su vertimiento o incineración en el mar. El artículo 7, relativo a las aguas interiores, exige que cada Parte Contratante, a discreción suya, aplique las disposiciones del Protocolo o adopte otras medidas efectivas de concesión de permisos y de reglamentación para controlar el vertimiento deliberado de desechos o su incineración en el mar. Asimismo exige que cada Parte Contratante proporcione a la OMI información sobre la legislación y los mecanismos institucionales relacionados con la implantación, el cumplimiento y la ejecución.

292. En el Protocolo se reconoce en términos generales la importancia de su aplicación y el artículo 11 establece procedimientos detallados para el cumplimiento con arreglo a los cuales la Reunión de las Partes Contratantes deberá establecer, dos años después de la entrada en vigor del Protocolo a más tardar, los procedimientos y mecanismos necesarios para evaluar y fomentar el

cumplimiento del Protocolo. El artículo 26 concede a las nuevas Partes Contratantes un período de transición de cinco años para adecuarse gradualmente a la Convención. Esta disposición está apoyada por otras disposiciones relacionadas con la ampliación de la asistencia técnica.

293. En el artículo 16 se establecen procedimientos para el arreglo de controversias. Dicho artículo prevé que cuando las Partes Contratantes no hayan logrado solucionar después de 12 meses la controversia mediante negociación, mediación o conciliación, o por otros medios pacíficos elegidos por las partes, la controversia se resolverá mediante un procedimiento arbitral que se expone en el anexo 3 del Protocolo, a menos que las partes estén de acuerdo en utilizar uno de los procedimientos enumerados en el párrafo 1 del artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Las partes en la controversia podrán acordar tal cosa, sean o no Estados partes en la Convención.

294. Además del Protocolo, las Partes Contratantes aprobaron, en virtud de la resolución LC.55(SM), un marco para un programa de cooperación y asistencia técnica en relación con el Convenio de Londres, con objeto de promover la ratificación del Protocolo de 1996 por los países en desarrollo, en especial aquéllos que, según la Encuesta mundial sobre desechos tienen problemas de gestión y evacuación de desechos, así como aquéllos que son partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y que no son Partes Contratantes del Convenio de Londres (párr. 6 del preámbulo de la resolución). En la resolución LC.56(SM), relativa al hundimiento de buques en el mar, las Partes Contratantes pidieron a las Partes Contratantes en el Convenio de Londres que facilitasen información, en particular con respecto a las alternativas en tierra, los métodos de evaluación, los procedimientos para prevenir la contaminación y las razones que justifican el hundimiento de buques en el mar para su examen por el Grupo científico y pidieron a éste que examinara, en un plazo de cinco años desde la aprobación de la resolución, la suficiencia de las disposiciones internacionales existentes relativas al hundimiento de buques en el mar y que informara a la Reunión consultiva.

295. El Grupo científico, en su 20º período de sesiones, celebrado en mayo de 1997, preparó para su examen en la 19ª Reunión consultiva, prevista para el mismo año, con vistas a su aprobación, un proyecto de directrices para la evaluación de desechos u otras materias cuyo vertimiento podría considerarse; y un proyecto de directrices de evaluación específicas para los desechos relativas a todas las categorías de desechos enumeradas en el anexo 1 del Protocolo de 1996 salvo los materiales de dragado y los materiales orgánicos de origen natural (véase LC/SG 20/12, anexos 2 a 7).

b) Gestión de desechos radiactivos

296. En el Plan para la ulterior ejecución del Programa 21 (A/S-19/29, anexo), la Asamblea General subrayó la importancia de intensificar las medidas de seguridad en relación con los desechos radiactivos. La Asamblea recomendó que los Estados, en cooperación con las organizaciones internacionales pertinentes, cuando procediera, no deberían promover ni permitir el almacenamiento o la eliminación de desechos de alta, intermedia o baja radiactividad cerca del medio marino, a menos que determinaran que existen pruebas científicas, conformes a los principios y directrices aplicables y acordados internacionalmente, de que ese almacenamiento o esa eliminación no entrañan peligros inaceptables para las

personas o el medio marino ni interfieren con otros usos legítimos del mar. Cuando se examinaran esas pruebas, debería aplicarse debidamente el enfoque basado en el principio de precaución.

297. La Asamblea General señaló asimismo que la Convención conjunta sobre seguridad en la gestión del combustible gastado y sobre seguridad en la gestión de desechos radiactivos, que se está negociando actualmente bajo los auspicios del OIEA, servirá como codificación global del derecho internacional y guía de las mejores prácticas en la materia (ibíd., párrs. 59 y 60).

298. La Convención conjunta sobre seguridad en la gestión del combustible gastado y sobre seguridad en la gestión de desechos radiactivos fue aprobada el 5 de septiembre de 1997 en una conferencia diplomática del OIEA y se abrió a la firma el 29 de septiembre de 1997. La Convención es el primer instrumento internacional que hace frente a la seguridad de la gestión y el almacenamiento de desechos radiactivos y de combustible gastado en todos los países, tengan o no programas nucleares. Uno de sus principales objetivos es velar por la existencia de defensas eficaces contra los posibles riesgos en todas las fases del proceso de gestión de combustible gastado y desechos radiactivos, de forma que las personas, la sociedad y el medio ambiente estén protegidos de los efectos nocivos de la radiación ionizante, en la actualidad y en el futuro, de tal manera que se satisfagan las necesidades y aspiraciones de la generación presente sin poner en peligro la capacidad de generaciones futuras para satisfacer sus necesidades y aspiraciones (artículo 1). La Convención establece un sistema obligatorio de presentación de informes para que las Partes Contratantes expongan todas las medidas adoptadas por cada Estado para cumplir las obligaciones previstas en la Convención (artículo 32). En el preámbulo se hace referencia tanto al Convenio de Londres en su forma enmendada como al Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.

299. La Convención conjunta reconoce también el derecho de todo Estado a prohibir la importación a su territorio de combustible gastado y desechos radiactivos de otro país. El artículo 27 sobre los movimientos transfronterizos se basa en el Código de Práctica del OIEA sobre movimientos transfronterizos de desechos radiactivos. Dicho artículo dispone que un Estado Contratante que sea el Estado de origen adoptará las medidas pertinentes para asegurar que el movimiento transfronterizo se autorice y tenga lugar únicamente con la notificación y consentimiento previos del Estado de destino. El movimiento transfronterizo a través de los Estados de tránsito estará sujeto a las obligaciones internacionales relacionadas con las modalidades particulares de transporte que se utilicen. Una Parte Contratante que sea el Estado de destino consentirá un movimiento transfronterizo únicamente si posee la capacidad técnica y administrativa, así como con la estructura regulatoria necesaria para gestionar el combustible gastado o los desechos radiactivos de manera compatible con la Convención. Las Partes Contratantes no otorgarán licencia de expedición de su combustible gastado o sus desechos radiactivos a un lugar de destino situado al sur de los 60° de latitud sur para su almacenamiento o disposición final. Ninguna de las disposiciones de la Convención prejuzga o afecta el ejercicio de los derechos y libertades de navegación marítima, fluvial y aérea que según se estipula en derecho internacional corresponde a los buques y aeronaves de todos los Estados.

300. La Conferencia aprobó también una resolución relativa al movimiento transfronterizo de desechos radiactivos y combustible gastado. La resolución recuerda los derechos y las libertades de navegación marítima, fluvial y aérea previstos en el derecho internacional; recuerda las disposiciones del capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG); y señala que el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques aumentará la seguridad en el mar y la protección del medio marino. Asimismo exhorta a todos los Estados partes en la Convención a tomar plenamente en consideración el Reglamento del OIEA para el transporte seguro de materiales radiactivos (1996), e invita al OIEA, en consulta y, cuando proceda, en colaboración con los órganos competentes de las Naciones Unidas y las organizaciones especializadas interesadas, incluidas la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), a mantener en examen las reglas y los reglamentos existentes con respecto a la seguridad de los movimientos transfronterizos de combustible gastado y desechos radiactivos<sup>45</sup>.

c) Gestión de desechos peligrosos

301. Desde el 31 de diciembre de 1997, quedarán prohibidos todos los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos destinados a operaciones de reciclado y recuperación procedentes de Estados de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y dirigidos a Estados que no son miembros de la OCDE. Se recomienda que los Estados que no son miembros de la OCDE y que no aplican una prohibición de importación al país de desechos peligrosos, y en consecuencia siguen permitiendo la importación de desechos de ese tipo desde Estados miembros de la OCDE, que informen a la secretaría del Convenio de Basilea sobre las categorías y cantidades de desechos peligrosos cuya importación se permite, así como sobre el proceso que se empleará para su reciclado y el destino y la eliminación definitivos de los residuos (decisión II/12 aprobada por la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea en su segunda reunión, celebrada en marzo de 1994 (UNEP/CHW.2/30)).

302. La Asamblea General, en su decimonoveno período extraordinario de sesiones, subrayó la importancia y la urgencia de que se concluyera la labor relacionada con el Convenio de Basilea para determinar qué desechos peligrosos se controlan en virtud del Convenio y negociar, adoptar y aplicar un protocolo sobre responsabilidades e indemnizaciones por los daños derivados del movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación (véase A/S-19/29, párr. 58).

4. Contaminación causada por buques

303. El medio marino puede verse afectado negativamente como consecuencia de una descarga lícita, accidental o deliberada de contaminantes, entre ellos hidrocarburos y residuos de petróleo, sustancias líquidas nocivas, aguas cloacales, basuras, sustancias sólidas nocivas, pinturas antiincrustantes u organismos extraños vertidos directamente en el medio marino o en forma indirecta a través de la atmósfera.

304. En el artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se dispone que los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, establezcan reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques. Las leyes y reglamentos que dicten los Estados tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y los estándares internacionales generalmente aceptados. En el artículo 217 se dispone que el Estado del pabellón vele por la ejecución efectiva de tales reglas, estándares, leyes y reglamentos dondequiera que se cometa la infracción. Además, los Estados tomarán las medidas apropiadas para asegurar que se impida a los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio zarpar hasta que cumplan los requisitos de las reglas y los estándares internacionales, incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques.

305. Las reglas y los estándares internacionales aplicables a la descarga de contaminantes relacionada con el funcionamiento normal de buques figuran en el Convenio Internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Cinco anexos rigen actualmente las medidas preventivas relacionadas con las cinco categorías principales de sustancias, a saber, hidrocarburos (anexo I); sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (anexo II); sustancias perjudiciales transportadas en embalaje (anexo III); aguas sucias de los buques (anexo IV), y basuras (anexo V). Los Estados que ratifiquen el Convenio MARPOL 73/78 deben aceptar los anexos I y II, pero pueden optar por no aceptar los otros tres. Sólo el anexo IV se encuentra actualmente en estudio en el Comité de Protección del Medio Marino.

306. A continuación se detallan algunos de los principales acontecimientos recientes, relacionados en particular con el Convenio MARPOL 73/78, y las actividades regionales.

a) Contaminación por hidrocarburos

307. En su 39º período de sesiones el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI dio el visto bueno para su aprobación en el 40º período de sesiones a la adición de una nueva norma 25 A al anexo I para determinar los criterios de estabilidad de los buques tanques de doble casco y a un proyecto de enmienda de la norma 10 para que se consideren a las aguas de Europa noroccidental, que por definición abarcan el Mar del Norte, el Mar de Irlanda, el Mar Céltico, el Canal de la Mancha y parte del Atlántico nororiental situado inmediatamente al oeste de Irlanda, como nueva zona especial de conformidad con el anexo I (el texto de las enmiendas figura en el documento MEPC 40/9)<sup>46</sup>.

b) Contaminación por basuras

308. Una enmienda de la norma 2 y de la nueva norma 9 del anexo V sobre rótulos, planes de ordenación de las basuras y registro de las basuras (aprobada por resolución MEPC.65 (37), de 14 de septiembre de 1995) para los buques nuevos, entró en vigor el 1º de julio de 1997 y será aplicable a partir del 1º de julio de 1998 a los buques construidos antes del 1º de julio de 1997, obliga a todo buque de al menos 400 toneladas brutas y todo buque que pueda transportar a 15 o más personas, a contar con un sistema de ordenación de las basuras. La OMI

insta a los gobiernos a que formulen planes de ordenación de conformidad con las directrices para la elaboración de planes de ordenación de basura aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino el 10 de julio de 1996 (resolución MEPC.71 (38)).

309. Estudios realizados en los Estados Unidos han demostrado que al menos el 50% de la contaminación procedente de basuras en el mar territorial es generada por las embarcaciones de recreo y otro 31% por barcos de pesca<sup>47</sup>. La contaminación del medio marino por basuras es un problema particular de la región del Gran Caribe y puede constituir una grave amenaza para el turismo, la mayor industria y la más importante de la región. En una conferencia regional sobre la prevención de la contaminación procedente de buques pequeños, celebrada en Trinidad del 25 al 27 de noviembre de 1996, se aprobó un proyecto de código de conducta para la prevención de la contaminación procedente de buques pequeños en puertos deportivos y fondeaderos de la región del Caribe, que dispone una serie de directrices para las administraciones y los buques pequeños utilizados con fines recreativos en puertos deportivos y fondeaderos (véase MEPC 39/INF.4).

c) Contaminación del aire procedente de buques

310. Los buques emiten sustancias al aire como consecuencias de diversas funciones operacionales: el consumo de combustibles en los motores; la incineración de basuras en el mar; la utilización de clorofluorocarbonos y halones en equipos de refrigeración y extinción de incendios, y la descarga de partes volátiles de sustancias transportadas por buques durante el transporte, la carga, la descarga y la limpieza de cisternas. Los contaminantes procedentes de esas fuentes pueden ingresar en el medio marino a través de la atmósfera y afectarlo.

311. La contaminación del aire procedente de buques está ahora regulada por un nuevo anexo VI del Convenio MARPOL 73/78. El texto, que fue preparado por el Comité de Protección del Medio Marino en su 39º período de sesiones (MP/CONF.3/3), abarca las sustancias que agotan la capa de ozono, los componentes orgánicos volátiles y la incineración a bordo de los buques.

312. El texto recoge las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relacionadas con la contaminación procedente de buques, en particular los artículos 211, 217, 218 y 220, y la Sección 7 de la Parte XII, pero no tiene en cuenta los artículos 212 y 222 relacionados con la contaminación desde la atmósfera o a través de ella.

d) Instalaciones receptoras de desechos

313. Si bien en el Convenio MARPOL 73/78 se limita en gran medida la descarga de desechos en el mar y en algunas zonas especiales se prohíben completamente, la existencia de instalaciones receptoras adecuadas es fundamental para la aplicación plena de la Convención. Así se dispone en cuatro de los cinco anexos (el anexo III es la excepción) y el propósito es que los buques puedan retener sus desechos a bordo hasta llegar a puerto. En el nuevo anexo VI se exigen asimismo esas instalaciones. Los requisitos respecto de una zona especial sólo podrán entrar en vigor cuando los buques cuenten con instalaciones receptoras adecuadas. La propuesta de designar zona especial a las aguas de Europa noroccidental con arreglo al anexo I indica que las instalaciones receptoras de

desechos para las descargas mencionadas en el anexo I son adecuadas, pero la Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Cisterna lo ha puesto en duda (véase MEPC 40/7/1).

314. En la región del Gran Caribe, designada zona especial de conformidad con el anexo V en 1993, sólo 16 de los 29 países de la región han ratificado los anexos obligatorios del Convenio MARPOL y 14 han ratificado el anexo V. La renuencia a ratificar es atribuible directamente a que en el Convenio MARPOL 73/78 se exige que los países proporcionen instalaciones portuarias adecuadas para recibir los desechos generados por los buques, y a la necesidad de promulgar una legislación nacional que permita aplicar la Convención. Para asistir a los países en desarrollo de la región, la OMI ha iniciado un proyecto de asistencia técnica de tres años de duración sobre la iniciativa del Gran Caribe respecto de las basuras producidas por los buques para aplicar la condición de zona especial con arreglo al anexo V. El proyecto, que terminará en agosto de 1997, es ejecutado por la OMI en nombre del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), del Banco Mundial (MEPC 39/INF.14).

315. El Grupo de trabajo de la OMI sobre la interfaz buque-puerto determinó que no era viable la creación de un sistema de financiación mundial uniforme para el establecimiento y funcionamiento de instalaciones receptoras y por consiguiente decidió proporcionar información sobre los sistemas de financiación nacionales existentes o sobre las iniciativas regionales para crear sistemas de esa índole (véase FAL 25/12/2). Esa información permitirá que se elija el sistema más adecuado para cada puerto según las condiciones locales (véase FAL 26/12, párrs. 2.1 a 2.10).

e) Ejecución

316. En la propuesta de los Estados de Europa noroccidental y la Comisión Europea se observa que ni la vigilancia aérea realizada por los Estados del Mar del Norte ni la aplicación de límites máximos para las descargas lícitas definidas en el Convenio MARPOL 73/78 han tenido algún efecto sobre el alto nivel de contaminación por hidrocarburos que afecta a la zona ubicada al oeste de Kattegat-Skagerrak (MEPC 39/INF.8, párr. 5.3). El Acuerdo de Bonn y las medidas nacionales contienen disposiciones severas respecto de las descargas ilícitas (MEPC 39/9/1, párr. 10; véase asimismo A/51/654, párr. 108). Entre las propuestas formuladas recientemente a la OMI por las partes en el Acuerdo de Bonn para mejorar la ejecución se encuentra la provisión de transpondedores, es decir, dispositivos para la recepción de señales de radio, y otros medios para identificar mejor a los buques que contaminan durante la noche, en condiciones de mala visibilidad o en otras situaciones (MEPC 39/12); la suspensión, como en el caso del Acuerdo de Bonn, de la inclusión en las pólizas de seguro de sanciones legales por descargas ilegítimas en el mar (MEPC 39/12/1, LEG 75/10/1); y la colocación de etiquetas en los cargamentos líquidos y en los tanques para identificar a los buques responsables de las descargas ilegítimas (MEPC 39/12/5, MEPC 39/INF.21, MEPC 40/18/2 y MEPC 40/INF.8). El Comité de Protección del Medio Marino no ha adoptado ninguna medida respecto de la propuesta sobre la provisión de transpondedores por cuanto el Subcomité de Seguridad de la Navegación está estudiando la creación de un sistema de identificación automática de a bordo.



f) Incidentes de contaminación

317. Las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que rigen la notificación de incidentes de contaminación y los planes de emergencia contra la contaminación figuran en los artículos 198, 199 y 211, párr. 7; los artículos 202 y 203, sobre asistencia técnica son asimismo pertinentes en este contexto. En el párrafo 1 del artículo 211 y en otros acuerdos internacionales se reconoce el derecho de los Estados ribereños de adoptar y aplicar medidas más allá del mar territorial para proteger su litoral o intereses conexos.

318. El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos exige a las partes que informen a todos los Estados afectados de un incidente de contaminación por hidrocarburos y dispone un marco general para la cooperación internacional en la lucha contra los principales incidentes de contaminación por hidrocarburos o las amenazas de contaminación marina. El Convenio MARPOL 73/78 y su Protocolo I contienen disposiciones relacionadas con los informes sobre incidentes con sustancias perjudiciales. En el 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 y en el Protocolo de 1973 que amplía el régimen del Convenio a sustancias que no son hidrocarburos se establecen las medidas que los Estados ribereños pueden adoptar para prevenir, mitigar o eliminar los peligros para su litoral o intereses conexos tras un accidente marítimo.

319. Entre las enmiendas a esos instrumentos adoptadas recientemente se encuentran las enmiendas del Protocolo I del Convenio MARPOL 73/78 (resolución MEPC.68 (38), de 10 de julio de 1996), que entrará en vigor el 1º de enero de 1998, y las enmiendas de la lista de sustancias que figura como anexo del Protocolo de 1973 del Convenio relativo a la intervención (resolución MEPC.72 (38), de 10 de julio de 1996).

320. Entre los adelantos recientes relacionados con el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos se encuentran la preparación por parte del Comité de Protección del Medio Marino de dos proyectos de resolución para su examen y aprobación en el vigésimo período de sesiones de la Asamblea de la OMI en noviembre de 1997, uno sobre la aprobación de directrices para facilitar la respuesta ante un incidente de contaminación por hidrocarburos de conformidad con el artículo 7 y el Anexo del Convenio sobre Cooperación, Preparación y Lucha (MEPC 40/14/4/1), y otra resolución sobre enmiendas del Código sobre combustibles nucleares irradiados para exigir que se cuente con un plan de emergencia de a bordo y para la notificación de incidentes, y sobre la aprobación de las directrices para la preparación de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales sujetos al código sobre combustibles nucleares irradiados. El Comité acordó asimismo que en el bienio 1998-1999 se terminara la labor de preparación de un proyecto de instrumento para ampliar el Convenio sobre Cooperación a las sustancias peligrosas y perjudiciales con miras a su aprobación en una conferencia que se ha de convocar a comienzos del año 2000 (MEPC 39/13, párrs. 10.10 y 10.11).

321. Cabe observar que en el Plan para la ulterior ejecución del Programa 21 la Asamblea General declaró que era necesario reforzar la aplicación de los acuerdos internacionales y regionales vigentes en relación con la contaminación marina, con miras, en particular, a mejorar la planificación para casos de emergencia y las medidas que corresponda tomar en esos casos (A/S-19/29, anexo, párr. 36 b)).

322. Se han preparado (véase UNEP(OCA)/MED WG.129/5, anexo del documento MEPC 40/INF.17) para su examen y posterior aprobación en una reunión de las Partes Contratantes en el Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación que se celebrará en 1999, un proyecto de resolución sobre una estrategia regional del Mediterráneo para la prevención de la contaminación del medio marino por buques, las correspondientes enmiendas del Protocolo del Convenio de Barcelona sobre la cooperación para la lucha contra la contaminación del Mar Mediterráneo por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales en casos de emergencia, y proyectos de enmienda de los objetivos y las funciones del Centro regional de emergencia para la lucha contra la contaminación en el Mar Mediterráneo.

g) Organismos patógenos indeseados del agua de lastre

323. En la OMI y en otros foros, entre ellos la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, se ha expresado cada vez mayor preocupación por la introducción de organismos y agentes patógenos indeseados a través de la descarga del agua de lastre de los buques. En muchos casos los organismos han podido reproducirse en el nuevo medio, con frecuencia en detrimento de la vida marina autóctona e incluso de la salud humana.

324. El cambio del agua de lastre en zonas marinas profundas o en mar abierta, recomendado en 1993 por la Asamblea de la OMI en su resolución A.774 (18), es aceptado en forma general como la estrategia de prevención más eficaz en relación con los costos y más conveniente para el medio ambiente. Sin embargo, ha planteado algunas preocupaciones respecto de la seguridad de los buques y sus tripulaciones, en especial en condiciones climáticas adversas. En vista de que ciertos Estados de puerto exigen que se cambie el agua de lastre en mar abierta, se consideró necesario proporcionar orientación en forma urgente sobre los aspectos de seguridad de esas operaciones. Ya se han preparado orientaciones y el proyecto de directrices sobre aspectos de seguridad del cambio de agua de lastre en el mar (MEPC 39/13, anexo 3) será incluido en un proyecto de resolución de la Asamblea sobre directrices para el control y la ordenación del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos y agentes patógenos perjudiciales, que se presentará para estudio y aprobación en el vigésimo período de sesiones de la Asamblea (en el documento MEPC 40/10 figura el proyecto de texto preparado por el Grupo de Trabajo para su examen en el 40° período de sesiones del Comité). Una vez aprobada, la nueva resolución reemplazará a la resolución A/774(18).

325. Varios Estados han tomado medidas unilaterales al aprobar resoluciones jurídicamente vinculantes de aplicación local, regional o nacional con miras a reducir al mínimo el riesgo de introducir organismos y agentes patógenos indeseados por conducto de los buques que recalán en sus puertos. Las directrices que figuran en el anexo del proyecto de resolución de la Asamblea mencionado anteriormente tienen por objeto atender la necesidad de adoptar un

criterio uniforme para la elaboración de medidas de ordenación y control en el plano nacional, hasta tanto se instituyan disposiciones jurídicamente obligatorias y aplicables en forma general para la ordenación del agua de lastre.

#### 5. Contaminación procedente de la atmósfera

326. En el plan para la ulterior ejecución del Programa 21, la Asamblea General señaló que, para evitar que el clima mundial y la atmósfera siguieran sufriendo consecuencias irreversibles para las generaciones futuras, era necesario que la comunidad internacional diera muestras de voluntad política y que aunara sus esfuerzos, de conformidad con los principios consagrados en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Observó además que, pese a la adopción de la Convención, seguían aumentando las emisiones y la concentración de gases de efecto invernadero, al tiempo que las pruebas científicas reunidas por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambios Climáticos (IPCC) y otros órganos competentes continuaban despejando de forma determinante las dudas e indicaban cada vez con mayor claridad el grave riesgo que entrañaba el cambio climático mundial. Según se detalla en el informe sobre el derecho del mar de 1996 (A/51/645, párrs. 286 a 290), el IPCC había determinado que las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por el hombre provocarían rápidos cambios climáticos y que, según las predicciones de los modelos climáticos, la temperatura se elevaría en aproximadamente 1 grado a 3,5 grados centígrados para el año 2100. Si las tendencias actuales continúan se prevé que la subida del nivel medio del mar de aquí al año 2100 será de entre 25 a 95 centímetros, lo cual provocará inundaciones y otros daños. Sobre la base de las tendencias actuales, se prevé que el aumento de las emisiones de anhídrido carbónico y otros gases de efecto invernadero provocarán el equivalente de la duplicación de las concentraciones de anhídrido carbónico en la atmósfera para el año 2030. Se ha reconocido que, entre otras cosas, los pequeños países insulares y los países con zonas costeras bajas son particularmente vulnerables a los efectos adversos del cambio climático. La estabilización de las emisiones de anhídrido carbónico en sus niveles actuales pospondría la duplicación de las concentraciones hasta el año 2100.

327. En el plan para la ulterior ejecución del Programa 21 la Asamblea General subrayó que el objetivo último que compartían todos los países era el de lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera en un nivel que impidiera que se produjera una interferencia antropogénica peligrosa con el sistema climático. En el decimonoveno período extraordinario de sesiones los países examinaron el estado de los preparativos para el tercer período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que se había de celebrar en Kioto en diciembre de 1997. Hubo acuerdo amplio pero no universal en que sería necesario considerar la adopción de objetivos jurídicamente vinculantes, significativos, pragmáticos y equitativos que permitieran lograr reducciones significativas de las emisiones de gases de efecto invernadero dentro de plazos determinados. En la reunión de los órganos subsidiarios de la Convención Marco celebrada en Bonn en julio y agosto de 1997 se siguió estudiando el texto de negociación de un posible protocolo u otro instrumento.

328. Una de las propuestas estaba destinada a lograr la reducción de la acumulación de anhídrido carbónico en la atmósfera y a proporcionar una alternativa para remediar el aumento de la temperatura en el mundo consistente en el almacenamiento del anhídrido carbónico de los combustibles fósiles en las profundidades del mar. En el 27º período de sesiones del Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP), celebrado en Nairobi del 14 al 18 de abril de 1997, se presentó un documento sobre el almacenamiento del anhídrido carbónico en las profundidades del mar, que se ocupaba principalmente de asuntos científicos y técnicos.

329. En el documento se planteaban asimismo cuestiones jurídicas, en particular respecto de la otra alternativa principal consistente en la inyección de anhídrido carbónico mediante tuberías extendidas desde la costa y a través de la plataforma continental, para la eliminación del anhídrido carbónico sólido o líquido procedente de buques y plataformas. En el informe se observó que ello contravendría el Convenio de Londres sobre los vertimientos, de 1972, y su resolución de 1993, que prohíben el vertimiento de desechos industriales (definidos como desechos generados por operaciones de fabricación o procesamiento)<sup>48</sup>.

330. Además, en el informe final del 12º período de sesiones de la Comisión de Meteorología Marina (Organización Meteorológica Mundial), celebrada en La Habana en marzo de 1997, se observó que el requisito de vigilancia de los océanos para los programas sobre el clima mundial dependían en gran medida de los datos (observaciones meteorológicas marinas y oceanográficas de superficie) proporcionados por buques de observación en servicio voluntario. La Comisión subrayó asimismo el carácter indispensable de las observaciones meteorológicas y oceanográficas habituales, incluidas las realizadas desde la zona económica exclusiva y el mar territorial, para la prestación de servicios de apoyo a la protección de la vida y los bienes en el mar. Esas observaciones son intercambiadas libremente entre todos los países, puesto que son de utilidad general. La Comisión aprobó recomendaciones con miras a mantener, coordinar y mejorar los sistemas de observación marina<sup>49</sup>.

#### F. Examen de los programas marinos regionales

##### Generalidades

331. En su 18º período de sesiones el Consejo de Administración del PNUMA inició el proceso del Global Environment Outlook, proyecto de evaluación general, participativo y centrado en las regiones, destinado a atender los problemas del medio ambiente actuales y futuros dentro del contexto del desarrollo socioeconómico. Elaborado con una red mundial de centros de colaboración, grupos de trabajo internacionales y procesos consultivos regionales, el proyecto proporcionará una serie de informes bienales orientados a las políticas para mantener en estudio la situación del medio ambiente mundial y determinar los principales problemas actuales, las tendencias y los problemas futuros, sus causas y consecuencias y las alternativas en materia de políticas internacionales para solucionarlos.

#### Programa marino regional

332. El programa marino regional del PNUMA se basa en un enfoque regional de la ordenación de los recursos marinos y costeros y del control de la contaminación marina mediante la elaboración de planes de acción que abarquen aspectos jurídicos y de gestión. El programa abarca 13 zonas marítimas regionales con planes de acción para cada una de esas regiones. En nueve de las 13 regiones se encuentran en vigencia convenios marinos regionales y sus correspondientes protocolos. Se está preparando un nuevo plan de acción para atender los problemas ambientales del Atlántico sudoccidental. En su decisión 19/14E, de 7 de febrero de 1997, el Consejo de Administración del PNUMA creó un nuevo programa marino regional para la región del Pacífico central oriental. El Consejo solicitó al Director Ejecutivo del PNUMA que prestara asistencia a los gobiernos de la región para negociar un acuerdo relativo de desarrollo y ejecución de un plan de acción para la región.

333. Sobre la base de la información proporcionada por el PNUMA y las secretarías de algunos de esos planes de acción, a continuación se presentan las actividades más significativas:

#### Plan de Acción para el Mediterráneo

334. El Plan de Acción para el Mediterráneo fue aprobado en 1975 por los países de la región del Mediterráneo y la Comunidad Económica Europea. El Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona) fue aprobado un año más tarde, en 1976, y modificado el 10 de junio de 1995. Se han aprobado además seis Protocolos relacionados con los vertimientos desde buques y aviones; los hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales en casos de emergencia; las fuentes de contaminación terrestres; las zonas especialmente protegidas; la contaminación procedente de la exploración y explotación de la plataforma continental y los fondos marinos y su subsuelo, y la prevención de la contaminación por el transporte transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación, último protocolo aprobado por las Partes Contratantes en la Conferencia de Plenipotenciarios celebrada en Izmir (Turquía) del 30 de septiembre al 1º de octubre de 1996.

335. En su artículo 5 el Protocolo se refiere a las obligaciones generales, el deber de las partes de adoptar medidas adecuadas para prevenir, reducir y eliminar la contaminación provocada por el transporte transfronterizo y la eliminación de desechos peligrosos y para reducir a un mínimo, y de ser posible eliminar, la producción de esos desechos. En el artículo se afirma además el derecho de la partes a prohibir, en forma individual o colectiva, la importación de desechos peligrosos y se impone a las posibles partes exportadoras la obligación de respetar y aplicar esa decisión. En el artículo 5 se impone además a las partes el deber de adoptar todas las medidas en la zona bajo su jurisdicción y de prohibir la exportación y el tránsito de desechos peligrosos a los países en desarrollo; además, las partes que no son Estados miembros de la Comunidad Europea (excluido Mónaco) han de prohibir todas las importaciones y el tránsito de desechos peligrosos. El Protocolo entrará en vigencia, de acuerdo con el artículo 17, el trigésimo día posterior al depósito de un mínimo de seis instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de los Estados partes al Convenio de Barcelona. El Protocolo está abierto asimismo a la Comunidad Europea y a toda agrupación económica regional similar de la cual al

menos un miembro sea un Estado ribereño de la zona del Protocolo y ejerza su competencia en la esfera a que se refiere el Protocolo.

Plan de Acción de Kuwait (Golfo Pérsico)

336. La Organización Regional para la Protección del Medio Marino, en su carácter de secretaría del Programa Marítimo Regional de Kuwait, ha solicitado y recibido asistencia del PNUMA para elaborar un Protocolo sobre el transporte transfronterizo de desechos peligrosos y su eliminación, de conformidad con el Convenio de Kuwait. Se ha programado una reunión del Grupo Jurídico de Redacción para octubre de 1997 a fin de terminar el proyecto de Protocolo.

Plan de acción del Pacífico sudoriental, Comisión Permanente del Pacífico Sur

337. La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) hace las veces de secretaría del plan de acción de 1981 para la región. Además de convocar al seminario intergubernamental regional, auspiciado por el PNUD, para seguir aplicando el Programa Mundial de Acción, la CPPS ha emprendido además diversas actividades y durante el período que se examina ha preparado estudios en relación con la ordenación integrada de las zonas costeras, la biodiversidad marina, el cambio climático y la evaluación de la contaminación marina en la región del Pacífico sudoriental.

338. Las dos actividades principales para el año venidero serán la organización del Tercer Seminario Internacional sobre investigación y vigilancia de la contaminación marina en la región y un seminario internacional sobre contaminación radiactiva en el Pacífico sur, como contribución al Año Internacional del Océano.

339. Respecto de las demás actividades de la CPPS, en 1997 entró en vigor el Protocolo del Estudio Regional del Fenómeno El Niño (ERFEN). Cabe señalar que la región ha comenzado a experimentar el fenómeno El Niño, que altera el sistema marítimo-atmosférico de la zona tropical del Pacífico oriental y tiene importantes consecuencias para el clima de todo el mundo. Entre esas consecuencias se encuentran las mayores precipitaciones que provocan inundaciones devastadoras en algunas zonas y graves sequías en otras.

340. El Comité Científico del ERFEN tiene previsto celebrar su duodécima reunión en Bogotá en octubre de 1997 y se prevé que recomiende la aprobación de medidas de supervisión y otros planes de emergencia para mitigar los efectos socioeconómicos que habrá de causar El Niño.

Plan de Acción del Pacífico sur, Programa regional del Pacífico sur para el medio ambiente

341. El Programa regional del Pacífico sur para el medio ambiente oficia de secretaría del plan de acción para la región. Las funciones relacionadas con los mares regionales aún forman parte de sus actividades básicas, aunque ya ha rebasado su estructura original. Ello se refleja en los diversos programas establecidos en su plan de acción y en las disposiciones de la Convención de Numea. Tras el Acuerdo SPREP aprobado en 1993, se ha concentrado recientemente en cuestiones de especial importancia para los países insulares del Pacífico,

entre ellas la preparación de un programa de acción estratégico sobre las aguas internacionales de la región.

342. El proyecto SPREP/PNUMA, conocido como Proyecto regional de investigación y vigilancia de la contaminación en el medio marino, ha preparado un inventario de las fuentes de contaminación terrestre en la región. Expertos de instituciones académicas y de otra índole de los países de la región, incluida la Universidad del Pacífico Sur, han emprendido estudios concretos en diversos países del Pacífico sur, que han concluido con un importante informe regional sobre las fuentes terrestres de contaminación.

343. En la mayoría de los países del Pacífico sur se han realizado exámenes exhaustivos de las legislaciones nacionales para proporcionar información sobre la pertinencia de los estatutos vigentes relacionados con la protección del medio ambiente. En tal sentido, cabe observar que en muchos Estados del Pacífico la legislación sobre medio ambiente está insuficientemente desarrollada o es inexistente y la responsabilidad por la ordenación del medio ambiente suele estar dividida entre diversos organismos gubernamentales, con escasa coordinación entre sí. En los exámenes se han evaluado las leyes vigentes, se han recomendado enmiendas y, en algunos casos, han llevado a que se elaboraran y promulgaran nuevas leyes. Entre otras actividades, el SPREP ha colaborado con el PNUMA en la preparación de una ley de zonas de conservación marina para el Gobierno de Tuvalu.

#### Plan de Acción de África oriental

344. El Convenio para la protección, la ordenación y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región de África oriental (Convenio de Nairobi) entró en vigor el 30 de mayo de 1996. La primera reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio fue celebrada en Mahé (Seychelles) el 17 y el 18 de marzo de 1997. Entre las decisiones que se adoptaron hubo una invitación a Sudáfrica para que pasara a ser parte en el Convenio. Además se invitó a integrar el Convenio a los Estados sin litoral de la región de África oriental para posibilitar la evaluación de las consecuencias de las actividades terrestres en el medio marino.

345. Además, la Conferencia de las Partes decidió crear un Grupo de Trabajo especial técnico y jurídico con el objeto de estudiar la viabilidad y las modalidades para adaptar el texto del Convenio de Nairobi y sus correspondientes Protocolos a fin de tomar en consideración los cambios ambientales pertinentes y las últimas novedades en materia de leyes y acuerdos internacionales sobre medio ambiente, habida cuenta de que transcurrieron 11 años desde la fecha de aprobación del Convenio hasta su entrada en vigor. En el examen del Convenio se incluirán las maneras de aplicar, en el plano regional, las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos internacionales. Además, el Grupo de Trabajo formulará y aprobará directrices, normas o criterios para la determinación, selección, creación y ordenación de zonas protegidas con arreglo al Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental.

346. El 12 de agosto de 1997 se inauguró en la isla de Santa Ana (Seychelles) la Unidad de Coordinación Regional del programa marino regional del África oriental. Además de proyectos regionales, la Unidad tiene por objeto promover

iniciativas internacionales para la protección de los arrecifes de coral y la protección del medio marino de las actividades terrestres.

#### Otras regiones

##### El Ártico

347. El 19 de septiembre de 1996, en Ottawa (Canadá), ocho Estados árticos (el Canadá, Dinamarca, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia) firmaron la Declaración de Creación del Consejo Ártico. El Consejo, integrado por ocho Estados miembros, tendrá asimismo Participantes Permanentes que representen a la mayoría de los pueblos indígenas de la región, y está abierto a la participación de Estados no árticos y organizaciones intergubernamentales con carácter de observadores.

348. Creado como foro intergubernamental para promover la cooperación, coordinación e interacción entre los Estados árticos, una de las principales actividades del Consejo será la supervisión y coordinación de los programas creados en el marco de la Estrategia de Protección del Medio Ambiente Ártico, aprobada en 1991 para reforzar la protección del medio ambiente del Ártico mediante actividades y políticas nacionales desarrolladas entre los Estados árticos. Esos programas son el Programa de vigilancia y evaluación del Ártico, el de conservación de la flora y fauna del Ártico, el de protección del medio marino del Ártico y el de prevención, preparación y respuesta en casos de emergencia. En fecha reciente, en un informe del Programa de vigilancia y evaluación del Ártico (basado en datos recogidos durante los últimos seis años en las investigaciones realizadas por 160 científicos) se destacó que las principales prioridades eran la contaminación por sustancias derivadas de la utilización de pesticidas orgánicos persistentes, metales pesados y radioactividad, y se subrayó la necesidad de adoptar medidas internacionales. A fin de reducir los pesticidas orgánicos persistentes y los metales pesados en la región se están negociando dos protocolos bajo los auspicios del PNUMA, con la cooperación de la Comisión Económica para Europa.

349. El Consejo Ártico promoverá además el desarrollo sostenible aprovechando la labor de la Iniciativa de desarrollo y utilización sostenibles. Las actividades se centrarán en la promoción de las actividades en curso y en prestarles asistencia, así como en preparar nuevos proyectos a fin de mejorar las condiciones económicas, ambientales y sociales del Ártico.

#### G. Ordenación integrada de las zonas costeras

350. Desde su iniciación, hace más de 25 años, se está experimentando una transformación importante en la formulación y realización de planes para la ordenación integrada de las zonas costeras, que está ingresando en una nueva etapa de ejecución de programas en todo el mundo. Esos cambios se deben a los factores siguientes.

351. Hay un rápido aumento del número de programas de ordenación integrada en todo el mundo. En 1993 había 142 proyectos de esta índole en 57 Estados costeros, en tanto en un informe de 1997 se indica que se están realizando al menos 180 programas, proyectos o estudios de viabilidad sobre ordenación



integrada en 90 Estados costeros. La mayoría de esas actividades, en especial en los últimos 10 años, se han llevado a cabo en los países en desarrollo. A la vez, el concepto y la práctica de la ordenación integrada se han ampliado y adaptado en todo el mundo, y entre ellos se encuentran programas de ordenación integrada en la región del Mediterráneo.

352. La ampliación más reciente de la aplicación del concepto de ordenación integrada ha seguido dos tendencias principales. La primera se relaciona con las consecuencias de la ordenación integrada en las normas internacionales y se manifiesta en diversos tratados e instrumentos normativos adoptados recientemente (entre ellos, el Convenio sobre la Diversidad Biológica (1993) y el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra (1995)) así como una extensa serie de resoluciones, directrices y códigos. El mandato que emana del Convenio sobre la Diversidad Biológica estimula la utilización de la ordenación integrada de zonas marinas y costeras como marco más apropiado para la promoción de la conservación y la utilización sostenible y recomienda a las Partes Contratantes que tomen las providencias jurídicas y administrativas adecuadas para la formulación de planes de ordenación integrada de las zonas marinas y costeras.

353. Además, el Programa de Acción Mundial es ejemplo de un instrumento internacional que estimula la utilización de la ordenación integrada como uno de los principales elementos para la coordinación de programas destinados a salvaguardar los ecosistemas costeros mediante la prevención de la degradación del medio marino como consecuencia de las actividades realizadas en tierra. En tal sentido, el Plan para la ulterior ejecución del Programa 21, aprobado por la Asamblea General en su decimonoveno período extraordinario de sesiones, pide que se fortalezcan los vínculos institucionales entre los mecanismos intergubernamentales pertinentes que participan en el desarrollo y aplicación de la ordenación integrada.

354. La segunda tendencia se manifiesta en una perspectiva renovada de las zonas costeras, consideradas como parte de un contexto ampliado de ordenación que se centra en una mayor integración entre las zonas terrestres y marinas, que abarca las cuencas hidrográficas costeras, las zonas costeras de estuarios y otras zonas marinas, con lo cual se crea un medio ambiente integrado. Desde el punto de vista de la ordenación, la realización de esa nueva dimensión da como resultado actividades de ordenación de las zonas costeras y marítimas más amplias y mejor coordinadas.

355. Otro aspecto importante es que la ordenación integrada se ha convertido en parte integrante de las estrategias de los donantes internacionales. Por ejemplo, uno de los seis elementos de la estrategia básica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) consiste en utilizar la ordenación integrada de las zonas costeras como marco para realzar la sostenibilidad de las operaciones financiadas por el Banco relacionadas con la ordenación de la pesca marítima, la acuicultura, el desarrollo y la rehabilitación de puertos, el control de la contaminación y el turismo costero. En el caso del Banco Mundial, la ordenación integrada se ha convertido en un programa reconocido oficialmente que actualmente abarca tres esferas principales de intervención: concientización y capacitación, inversiones y asociaciones. La cartera de inversiones del Banco abarca aproximadamente 320 millones de dólares para actividades que contribuyen en forma directa a los objetivos de la ordenación

integrada. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) también se ha centrado en la ordenación integrada por conducto de la iniciativa estratégica para la gestión de los océanos y las zonas costeras, que tiene por objeto fortalecer la capacidad de los proyectos en curso sobre gestión de las zonas marinas y costeras.

356. Entre las principales cuestiones que estudian los teóricos y los especialistas de la ordenación integrada se encuentran la necesidad de:

- a) evaluar sistemáticamente la eficacia de los programas vigentes;
- b) aumentar la participación del público y el apoyo de las comunidades locales;
- c) aumentar las actividades de fomento de la capacidad que se centran en el desarrollo del conocimiento, las aptitudes y las actitudes en el plano local;
- d) incorporar modelos formales de evaluación en la planificación y la toma de decisiones (por ejemplo, la evaluación de las consecuencias sociales, la evaluación de los riesgos), y
- e) lograr que los programas y proyectos de ordenación integrada sean sostenibles mediante el apoyo pleno de los gobiernos y vinculaciones con el sector privado y la integración de la ordenación en el marco más amplio de la planificación del desarrollo.

## VI. TECNOLOGÍA MARINA

357. Con el establecimiento del predominio de la industria del petróleo y el gas frente a las costas en el sector de los recursos marinos no biológicos, los adelantos de la tecnología marina y de la investigación y el desarrollo en materia de tecnología marina se han relacionado de manera preferente con esa industria. Al cumplirse el quincuagésimo aniversario de la industria ese predominio ha sido más marcado que nunca.

358. En lo que respecta a las instalaciones de producción de petróleo y gas en los últimos años ha habido un crecimiento notable de la demanda de las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga, principalmente debido a su versatilidad, movilidad y costos relativamente bajos. La mayor necesidad de desarrollo de pistas y de producción en aguas profundas contribuyó al reciente aumento de la demanda aunque las instalaciones de producción, almacenamiento y descarga se han estado utilizando desde mediados del decenio de 1970. Actualmente un total de 137 instalaciones de ese tipo están en funciones o en alguna etapa de desarrollo en todo el mundo, según un estudio de Offshore<sup>50</sup>. La mayor barcaza de producción, almacenamiento y descarga del mundo, con una capacidad de almacenamiento de 1,4 millones de barriles, entrará en funciones frente a las costas de Australia en 1998.

359. El notable aumento del uso de esas instalaciones y la probable continuación de ese crecimiento como resultado del adelanto de la industria hacia aguas más profundas y campos marginales plantea interesantes cuestiones en lo que se refiere a la reglamentación. Al parecer hay serias incertidumbres con respecto a la aplicación de las disposiciones del anexo I del Convenio MARPOL a esas instalaciones y a las unidades flotantes de almacenamiento. El anexo I no se refiere directamente a las características y funciones singulares de las instalaciones y las unidades, y deja sin responder muchas preguntas en cuanto al carácter y el alcance de su reglamentación. No hay una definición de las instalaciones y las unidades en el anexo I. De esta manera existe la necesidad de examinar las plenas consecuencias de la aplicación del anexo I del Convenio

MARPOL a las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (así como a las unidades flotantes de almacenamiento), hacer un análisis jurídico y técnico de la condición de esas instalaciones (y unidades) en el contexto del Convenio MARPOL, determinar concretamente las disposiciones del anexo I aplicables a las instalaciones (y unidades), así como cualquier disposición conflictiva o laguna existente en la reglamentación<sup>51</sup>.

360. A mediados de 1995 entraron en funciones buques de estudio sísmico con un diseño nuevo. Esos buques con forma de delta, conocidos como Ramform, ofrecen estabilidad y capacidad de carga en cubierta superiores. La forma triangular del buque ofrece protección contra incendios, ya que crea un refugio provisional en el buque a salvo del viento en caso de incendio y de humo. Los buques Ramform detentan actualmente las mejores marcas por ser los primeros en remolcar ocho y diez unidades, y por tener la mayor producción mensual de datos sísmicos de cuatro dimensiones. Las ventajas operacionales del buque Ramform, empleado hasta ahora exclusivamente con fines sísmicos y con posibles ventajas en cuanto al costo en ciertas condiciones hicieron que por primera vez este año se encargara un buque de ellos como buque de producción flotante.

361. La más reciente generación de unidades móviles de perforación frente a las costas es el espato, así llamado por su estructura, con forma de espato, con un casco que se extiende muy por debajo de la línea de flotación. Se puede convertir el espato en una unidad de producción, ya sea con el uso de tendones para tensionar la unidad verticalmente hasta el fondo marino o con un sistema de anclado para situarlo en forma extendida. El primer espato de producción del mundo se instaló a mediados de 1996 a unas 90 millas frente a las costas de Alabama, a una profundidad de 1.930 pies, en el Golfo de México. Se proyecta iniciar la producción en 1997. Según los expertos, los espatos podrían ser las primeras unidades con capacidad para perforar más allá del contorno de profundidad de 10.000 pies.

362. La producción de gas en superficies aisladas por el hielo diez meses por año y accesibles sólo por rompehielos plantea problemas serios que no se pueden tratar con la configuración habitual de aparejos árticos y plataformas de concreto. El Mar de Kara, en Rusia, con por lo menos tres campos supergigantescos de gas que bien podrían reemplazar tanto al Golfo de México como al Mar del Norte en cuanto fuente primordial de reservas de gas del mundo en la primera mitad del siglo XXI, es una superficie de ese tipo. Recientemente se ha propuesto una tecnología nueva que puede poner el gas de esta vasta reserva a disposición del mercado. La tecnología implica la producción submarina y una flota de buques tanque submarinos de gas natural y licuado para atravesar el Ártico por debajo del hielo para entregar el gas en el extremo oriente. Se espera que el primer viaje de gas licuado natural bajo el hielo ártico tenga lugar en el año 2004<sup>52</sup>.

363. El desplazamiento hacia aguas ultraprofundas y zonas remotas y difíciles hace surgir la necesidad de tecnologías congruentes. De esta manera la investigación y el desarrollo marchan al ritmo de las zonas operacionales conexas: el amarre de unidades móviles de perforación frente a las costas, la perforación sin tubo ascendente, que eliminaría la incertidumbre operacional de un tubo ascendente de 2 millas de largo y gran diámetro, la reducción o eliminación del bloqueo de parafina en las tuberías, la elaboración del petróleo de los fondos marinos, etc.

364. En respuesta a las importantes cuestiones relacionadas con la responsabilidad y el elevado costo asociado con la remoción de las plataformas de hidrocarburos frente a las costas, una empresa de los Estados Unidos está investigando un nuevo método que implicaría el desarrollo de una instalación de maricultura alrededor de la plataforma como estructura central. Las instalaciones de maricultura cerca de la costa no son singulares; existen en los fiordos noruegos, en los lochs escoceses, los estuarios canadienses y en muchas zonas cercanas a las costas de Indonesia y Malasia. La singularidad de este nuevo método es la utilización de una plataforma productora en desuso así como el hecho de que será auténticamente frente a las costas, sin protección contra las tormentas y las grandes olas.

365. En el tendido de cable submarino se han hallado métodos para reducir a un mínimo el riesgo externo sustancial a que están expuestos los sistemas de cables a medida que se instala un número cada vez mayor de sistemas de cable de fibra óptica de gran capacidad bajo el mar en medios poco profundos. Los nuevos proyectos de instalación de cable representativos de la industria de las telecomunicaciones tienden a un mayor nivel de protección para esos sistemas de cable ligeros y valiosos que incluyen el entierro a gran profundidad y el apuntalamiento con rocas en aguas menos profundas peligrosas y a continuación permitir que los cables emerjan de su posición protegida enterrada o atrincherada para continuar hacia el mar (donde los riesgos son mínimos) como cables tendidos en la superficie.

366. Respecto de la conversión de energía térmica oceánica, si bien la tecnología ha demostrado ser operacional, el aspecto económico sigue siendo prohibitivo. Entre los nuevos métodos que se investigan para reducir los gastos se incluyen el desarrollo de plantas de conversión de productos múltiples en combinación con un parque marino de producción de ingresos, por ejemplo, y la aplicación de instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga a sistemas flotantes de conversión.

367. En la búsqueda cada vez más acelerada de transporte oceánico más rápido, una idea nueva consiste en un buque de nuevo modelo que ha ensayado con éxito el Japón. Se trata de un buque de carga de gran velocidad con una velocidad crucero de 50 nudos, una capacidad de 1.000 toneladas, un alcance de 500 millas marinas y capacidad de navegación que le permitirá viajar por mar gruesa de hasta grado 6.

368. Con respecto a la utilización del espacio oceánico, las ideas novedosas de tecnología marina incluyen la propuesta de construir una autopista circundante bajo el agua en la bahía de Osaka, en el Japón, que vincularía a 10 ciudades y otras zonas importantes situadas alrededor de la bahía por medio de un sistema de túneles bajo el agua para el transporte de personas y mercaderías y sistemas de servicios de apoyo. Se espera que el proyecto, por valor de 42.000 millones de dólares, mejore el acceso del transporte alrededor de la bahía de Osaka, e incluiría también elementos para restaurar el medio marino de la bahía. Los planes requieren que el sistema de túneles se utilice para mejorar la calidad del agua salada con mejor circulación del aire y ventilación, la creación de marismas marinas y hábitat marinos y, en definitiva, el apoyo al desarrollo de ciudades marinas para dar cabida a la población y actividades económicas.

## VII. PAZ Y SEGURIDAD

### A. Arreglo de controversias

369. Siguen pendientes ante la Corte Internacional de Justicia varios asuntos relativos a controversias respecto de zonas marítimas<sup>53</sup>. Entre esos asuntos se incluyen la controversia territorial entre Qatar y Bahrein, en que la Corte ha fijado el 31 de diciembre de 1997 como plazo para la presentación de la contramemoria de cada una de las partes sobre el fondo del asunto. Entre los asuntos se incluyen la cuestión limítrofe por tierra y mar entre el Camerún y Nigeria y el asunto relativo a la jurisdicción de pesquerías entre España y el Canadá.

### B. Cooperación regional

#### Acuerdos ruso-ucranianos sobre la flota del Mar Negro

370. Los Primeros Ministros de la Federación de Rusia y de Ucrania firmaron tres acuerdos en Kiev el 28 de mayo de 1997 relativos a la flota del Mar Negro: el Acuerdo sobre la situación y las condiciones del despliegue de la flota del Mar Negro de la Federación de Rusia en el territorio de Ucrania, el Acuerdo sobre los criterios para la división de la flota del Mar Negro, y el Acuerdo sobre pagos recíprocos en relación con la división de la flota del Mar Negro y la presencia de la flota del Mar Negro de la Federación de Rusia en el territorio de Ucrania.

371. La concertación de los Acuerdos resolvió el problema de la propiedad de la antigua flota soviética del Mar Negro y sobre el uso por la flota de Sebastopol como base, que ha afectado la cooperación ruso-ucraniana durante varios años. Esos y otros acuerdos hicieron posible que los Presidentes de los dos países firmaran un tratado sobre amistad, cooperación y asociación amplio que, entre otras cosas, se refiere también a la cooperación en la región del Mar Negro en el artículo 29: "Como Estados ribereños del Mar Negro, las Altas Partes Contratantes están dispuestas a seguir desarrollando la cooperación en todas las esferas con miras a preservar y salvaguardar el medio natural de la cuenca del Mar de Azov y del Mar Negro, realizar investigaciones oceanográficas y climatológicas, explotar los recursos turísticos y naturales del Mar Negro y del Mar de Azov, así como desarrollar la navegación y la explotación de las líneas, puertos e instalaciones marítimas" (véase A/52/174, anexo I).

372. Los Presidentes firmaron también una declaración ruso-ucraniana y una declaración conjunta sobre Sebastopol y la flota del Mar Negro en que se destacó que los acuerdos ayudarían a reforzar la seguridad y la estabilidad en la región, que la flota del Mar Negro y las fuerzas navales de Ucrania habían adquirido la gran oportunidad de seguir acrecentando la cooperación entre los dos Estados en la esfera naval en el Mar Negro, y que colaborarían entre sí para garantizar la seguridad de las fronteras meridionales de los dos países (ibíd., anexos II y III).

373. Con arreglo a los acuerdos la Federación de Rusia alquilará a Ucrania varias de las bahías de Sebastopol y la infraestructura terrestre necesaria por un período de 20 años y tendrá además el uso de otras instalaciones en Crimea.

El despliegue de la flota del Mar Negro en territorio ucraniano se hará por medio del alquiler tanto de tierra, como de la infraestructura en esas tierras. El pago del alquiler se acreditará a la deuda que tiene Ucrania respecto de la Federación de Rusia por gas y petróleo. La antigua flota soviética del Mar Negro se dividirá por partes iguales, y Ucrania cederá a la Federación de Rusia aproximadamente la mitad de su parte como parte de pago de la deuda. Las fuerzas navales ucranianas tendrán su base conjuntamente con la flota rusa del Mar Negro en Sebastopol, así como en otros puertos ucranianos<sup>54</sup>.

### C. Delincuencia marítima

#### 1. Piratería y robo a mano armada

374. La cuestión de la piratería y el robo a mano armada contra buques siguieron constituyendo fuente importante de preocupación. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI observó en su 67º período de sesiones que el número de incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques había aumentado a 152 en los primeros 11 meses de 1996, en comparación con 138 durante 1995, lo que constituía un aumento del 25%. El Comité observó que las zonas más afectadas por piratas y bandidos armados seguían siendo las mismas, el Mar de China meridional, América del Sur y el Océano Índico, lo que significaba que, aparte de una reducción temporal en el estrecho de Málaga en 1993 y en el Mar de China meridional en 1995, el fenómeno parecía tener carácter endémico.

375. En su 78º período de sesiones, celebrado en junio de 1997, el Comité pidió al Secretario General de la OMI que celebrara consultas con los gobiernos más afectados con miras a organizar misiones a los países interesados en un intento adicional por hacerles comprender la necesidad de prevenir y reprimir los actos de piratería y de robo a mano armada cometidos contra buques. El Comité invitó a todos esos gobiernos y a la industria naviera a que intensificaran sus esfuerzos por eliminar las actividades ilícitas en todas las zonas afectadas. En particular instó a los gobiernos a que recibieran peticiones de información acerca de incidentes que presuntamente hubieran tenido lugar en aguas de su jurisdicción a que suministraran información a ese respecto así como acerca de las medidas que hubieran adoptado para prevenir y reprimir futuros actos de piratería y de robo a mano armada en esas aguas.

376. El Comité convino en que se distribuyeran todos los informes futuros sobre piratería y robo a mano armada que recibiera la secretaría de la OMI. A su vez, la secretaría invitó a los gobiernos miembros a que investigaran los actos de piratería y robo a mano armada cometidos contra buques que se informara que hubieran ocurrido en aguas de su jurisdicción y a que informaran a la OMI acerca de sus conclusiones y de las medidas que hubieran tomado a ese respecto.

#### 2. Tráfico de indocumentados

377. En su resolución 51/62, de 12 de diciembre de 1996, titulada "Medidas para luchar contra el tráfico ilícito de indocumentados", la Asamblea General pidió a la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal que considerara la posibilidad de dedicar atención a la cuestión del tráfico de indocumentados a fin de promover la cooperación internacional para tratar este problema.

378. En su sexto período de sesiones, celebrado en abril y mayo de 1997<sup>55</sup>, la Comisión examinó la información presentada por los Estados Miembros sobre las medidas adoptadas para luchar contra el tráfico de indocumentados. Se observó que los indocumentados eran víctimas de delitos cometidos con frecuencia por las autoridades de inmigración, y se recomendó que los Estados adoptaran medidas para prevenir y castigar ese uso indebido del poder.

379. La OMI, al informar a la Comisión, planteó las cuestiones relativas a la prevención y represión de las prácticas inseguras relacionadas con el tráfico de indocumentados, incluida la cuestión de los polizones. En una nota publicada en enero de 1997 acerca de la prevención de actos ilícitos en buques o contra buques, el Secretario General de la OMI expresó preocupación acerca de los incidentes de tráfico de indocumentados por buques de que se había informado, con pérdida de vidas, e invitó al Comité de Facilitación de la OMI a que considerara la posibilidad de adoptar medidas apropiadas para impedir la reiteración de esos incidentes. Respecto de la cuestión de los polizones, se creó un grupo de trabajo con arreglo a las directrices para distribución de responsabilidades a fin de buscar una solución al caso de los polizones, adoptadas por el Comité de Facilitación en enero de 1996. En cuanto a la cuestión de la trata de emigrantes, la OMI siguió organizando seminarios regionales e internacionales con miras a formular un criterio coordinado de los gobiernos respecto de la legislación y la política.

#### VIII. MECANISMOS DE COOPERACIÓN, FORMACIÓN DE CAPACIDAD E INFORMACIÓN

##### A. Mecanismos de cooperación

##### 1. Grupo de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP)

380. Establecido en 1969 con arreglo a un Memorando de Entendimiento interinstitucional, el GESAMP es un órgano consultivo científico de expertos del sistema de las Naciones Unidas y apoyado por éste, a saber: las Naciones Unidas, por conducto de su División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos, el PNUMA, UNESCO/COI, la FAO, la OMS, la OMM, la OMI y el OIEA. El informe anual del GESAMP y los informes de sus grupos de trabajo constituyen una aportación sustancial a la labor técnica de los organismos copatrocinadores con arreglo a sus respectivos mandatos y programa de trabajo, incluso en relación con la ejecución del Programa 21.

381. En su 27º período de sesiones, celebrado en Nairobi del 14 al 18 de abril de 1997 (GESAMP Reports and Studies No. 63), el GESAMP se refirió a diversos temas, incluidos la evaluación de los riesgos de las sustancias nocivas transportadas por buques, los efectos ambientales de la acuicultura costera, el almacenamiento de dióxido de carbono en los fondos marinos, el examen de la situación del medio marino<sup>56</sup>, y asuntos importantes relativos a la degradación del medio marino.

382. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar siguió prestando apoyo, aunque sujeto a restricciones presupuestarias, a la labor del GESAMP en relación con el mandato y el programa de trabajo de la División y, al igual que

los otros organismos copatrocinadores, presta los servicios de secretaría técnica de las Naciones Unidas y apoya la colaboración de expertos en relación con las reuniones del GESAMP (plenarias y de grupo de trabajo).

383. Aunque se estableció en tanto órgano de asesoramiento de expertos dentro del sistema de las Naciones Unidas, el GESAMP desempeña una función importante al facilitar la cooperación y la coordinación mediante la interacción entre las secretarías técnicas del GESAMP designadas por los patrocinadores de entre sus respectivas secretarías.

## 2. Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación

384. Establecido en 1993 por recomendación del Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible (A/48/527, párrs. 79 y 80), el Subcomité celebró su quinto período de sesiones del 7 al 10 de enero de 1997 en Washington, D.C., e hizo las veces de anfitrión el Banco Mundial. La participación de las Naciones Unidas incluyó la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos, el Departamento de Coordinación de Políticas y de Desarrollo Sostenible y el PNUD. Asistieron también representantes de la FAO, la UNESCO y la COI, el Banco Mundial, la OMM, la OMI y el OIEA. Con arreglo a su mandato el Subcomité señaló a la atención de la Comisión Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible diversos asuntos, entre ellos:

a) Su confirmación de que el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra constituiría el marco del programa de cooperación para los sectores A y B del programa del capítulo 17 del Programa 21<sup>57</sup>. El Subcomité reiteró además su interés en que se le designara como Comité Directivo Interinstitucional para el Programa de Acción, incluidas las funciones relacionadas con el mecanismo de coordinación, si así lo invitaba el Consejo de Administración del PNUMA<sup>58</sup>;

b) Su examen de la decisión adoptada por la Asamblea General en los párrafos 14 y 16 de su resolución 51/34 de emprender anualmente un examen y evaluación de los acontecimientos relacionados con los asuntos oceánicos y el derecho del mar. El Subcomité acogió con beneplácito la decisión que figuraba en el párrafo 17 de esa resolución de incluir en el programa del quincuagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General un tema titulado "Los océanos y el derecho del mar";

c) Su futuro plan de trabajo, que incluiría como puntos prioritarios: el examen de los progresos hechos en la aplicación del Programa Mundial de Acción; la planificación de la celebración del Año Internacional del Océano, 1998, y los progresos hechos en la elaboración de un atlas oceánico de las Naciones Unidas. Tomando en cuenta su plan de trabajo futuro, el Subcomité acordó celebrar su sexto período de sesiones durante la semana del 19 de enero de 1998, de preferencia en Lisboa, con miras al lanzamiento del Año Internacional del Océano, 1998, y de la Expo'98.

385. En una sesión oficiosa del Subcomité celebrada en Estocolmo (6 a 8 de agosto de 1997) se hicieron consultas en las esferas mencionadas en preparación de su sesión oficial de 1998.



386. Se presentó el informe conciso del Secretario General sobre la aplicación del capítulo 17 del Programa 21 (E/CN.17/1997/2/Add.16) a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su quinto período de sesiones (7 a 25 de abril de 1997)<sup>59</sup>, en tanto órgano preparatorio, con los auspicios del Consejo Económico y Social, para el decimonoveno período extraordinario de sesiones de la Asamblea General, que se celebraría en junio de 1997, sobre un examen y evaluación generales de la aplicación del Programa 21 (véanse los párrafos 184 a 189)<sup>60</sup>.

### 3. Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts

387. El Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA) es un servicio de información bibliográfica interinstitucional e internacional que se estableció en 1970. Las Naciones Unidas, por conducto de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, es un asociado copatrocinador del ASFA junto con la FAO, la COI y el PNUMA, al que se unen tres asociados internacionales, 23 asociados nacionales/centros de insumo<sup>61</sup> y el asociado de publicaciones, Cambridge Scientific Abstracts. La División supervisa los documentos y las publicaciones relativas al derecho del mar y otras actividades relacionadas con el mar (derecho, política y ordenación oceánicos, tecnología y recursos no biológicos) de los cuales se preparan resúmenes y datos bibliográficos para su inclusión en la base de datos del ASFA que se puede buscar por computadora, CD-ROM y los periódicos mensuales correspondientes del ASFA. Los periódicos impresos y los CD-ROM están disponibles en la División para su uso por personal de la División y otros funcionarios de la Oficina de Asuntos Jurídicos y de las Naciones Unidas. Los usuarios que no correspondan a las Naciones Unidas tienen acceso a la base de datos del ASFA por el precio de adquisición sobre la base de una suscripción. Desde que se unió al ASFA en 1977 las Naciones Unidas han apoyado su mantención y su ulterior desarrollo.

388. La reunión anual de la Junta del ASFA se ocupa de cuestiones normativas y técnicas relacionadas con el realce de la eficacia del ASFA y su utilidad para una comunidad de usuarios en expansión. La reunión de la Junta de 1997, celebrada en Gdynia (Polonia) del 22 al 25 de abril con 28 participantes, se concentró en métodos de ampliación del uso del servicio ASFA y en asegurar que todos los centros de insumo estuvieran en condiciones de hacer sus aportaciones en formato electrónico transmitido por computadora. Desde marzo de 1997 todo el insumo de la División se ha suministrado en esa forma.

389. Las Naciones Unidas están desarrollando actualmente una Intranet para su uso interno. La División dará acceso a su servidor de CD-ROM que contiene los CD-ROM del ASFA de manera que esas bases de datos estén a disposición de toda la Organización para su búsqueda y recuperación por medios electrónicos en todos los recursos del ASFA.

#### B. Formación de la capacidad

##### 1. Becas

390. La Beca Hamilton Shirley Amerasinghe de estudios del derecho del mar<sup>62</sup> fue establecida en la resolución 36/108 de la Asamblea General en homenaje al difunto Hamilton Shirley Amerasinghe, primer Presidente de la Tercera

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En virtud del programa de becas los becarios siguen un programa de investigación y de estudio de nivel de postgrado en una universidad participante a su elección por un período no inferior a seis meses. En adelante trabajan en calidad de pasantes en la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar por un período aproximado de tres meses. En virtud del programa se han otorgado desde su creación 10 becas y una beca especial de las Naciones Unidas. Los becarios han procedido de los siguientes países: Nepal (1986), República Unida de Tanzania (1987), Chile (1988), Santa Lucía (1989), Santo Tomé y Príncipe (1990), Croacia (1991), Tailandia (1992), Kenya (1993), Seychelles y el Camerún (1994) y Tonga (1995). La beca es concedida por el Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico, sobre la base de las recomendaciones de un Grupo Asesor compuesto por expertos de renombre en materia de derecho del mar.

391. Las siguientes universidades e instituciones académicas participan en la beca: Centro de Derecho y Política Oceánicos, Universidad de Virginia, Charlottesville, Virginia; Escuela de Derecho Dalhousie, Halifax (Canadá); Facultad de Derecho, Universidad de Oxford, Oxford (Reino Unido); Facultad de Derecho, Universidad de Southampton, Instituto de Derecho Marítimo, Southampton (Reino Unido); Instituto de Graduados de Estudios Internacionales, Ginebra (Suiza); Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Santiago (Chile); Centro de Política Marítima, Instituto Oceanográfico de Woods Hole, Massachusetts (Estados Unidos); Instituto de los Países Bajos para el Derecho del Mar, Universidad de Utrecht, Facultad de Derecho, Utrecht (Países Bajos); Centro de Investigación de Derecho Internacional, Universidad de Cambridge, Cambridge (Reino Unido); Academia Rhodes de Derecho y Política Oceánicos, Instituto Egeo del Derecho del Mar y del Derecho Marítimo, Rhodes (Grecia); Escuela de Derecho, Universidad de Georgia, Atenas, Georgia (Estados Unidos); Escuela de Derecho, Universidad de Miami, Coral Gables, Florida (Estados Unidos); Escuela de Derecho, Universidad de Washington, Seattle, Washington (Estados Unidos); Escuela de Derecho William S. Richardson, Universidad de Hawai, Honolulu, Hawaii (Estados Unidos). Las universidades e instituciones académicas participantes suministran al becario la matrícula gratuita. Sin embargo, el programa de becas paga con cargo a su fondo especial los gastos de viaje, subsistencia y subsidios para libros.

392. La beca correspondiente a 1996-1997 fue otorgada a la Sra. Alisi-Numia Taumoepeau, Abogado Principal de la Corona de Tonga, que acaba de completar su programa de académico residente de St. Anthony's College, Oxford University, Reino Unido. En la actualidad está completando su programa de pasantía en la División.

393. El premio correspondiente a 1997-1998 se otorgó al Sr. Dody Kusumonegoro, Jefe de Sección de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales y Tratados del Departamento de Relaciones Exteriores de Indonesia. Llevará a cabo su programa de académico residente en la Escuela de Derecho de la Universidad de Miami, Florida (Estados Unidos).

394. En el pasado el Reino Unido ha hecho aportes especiales para financiar un programa de becas en una universidad participante del Reino Unido. El Grupo Asesor acogió con beneplácito esas contribuciones y expresó la esperanza de que otros países pudieran seguir ese ejemplo. Estimuló además a los candidatos

preseleccionados a presentar su solicitud directamente a las universidades y a que utilizaran como referencia al Grupo Asesor.

395. Como consecuencia de la elevada calidad de los candidatos que presentaban solicitudes todos los años respecto de la beca, el Grupo expresó la esperanza de que tanto particulares como fundaciones pudieran contribuir al fondo de las becas. El Grupo exhortó una vez más al Secretario General Adjunto, Asesor Jurídico, para que estudiara la posibilidad de aumentar la financiación de manera que los intereses devengados por el fondo le permitieran otorgar más de una beca por año.

396. El Grupo Asesor se reunirá nuevamente a fines de 1997 a fin de recomendar a un candidato o candidatos para la beca siguiente.

## 2. El programa Train-sea-coast

397. Hasta ahora el programa Train-sea-coast cuenta con un total de 11 dependencias de preparación de cursos en 10 países. En 1996 se unieron al Programa dos nuevas dependencias, a saber: el Consejo de Filipinas para la Investigación y el Desarrollo Acuático y Marino y el Centre d'Etudes et de Recherches sur le Droit des Activités Maritimes (CERDAM) de Francia. El Consejo de Filipinas es la primera dependencia que corresponde a una institución gubernamental a nivel de departamento.

398. La dependencia central de apoyo de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar siguió prestando asistencia a las dependencias de preparación de cursos en forma de control de calidad de los cursos que se preparaban, apoyo y apoyo directo a las dependencias y gestión y coordinación general de los programas. Las siguientes son algunas de las principales actividades realizadas en 1997.

399. En la primera conferencia de coordinación Train-sea-coast (Nueva York, 24 a 26 de abril de 1997) participaron diez administradores de dependencias de preparación de cursos establecidas en el Brasil, Costa Rica, los Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Francia, la India, el Senegal y Tailandia. El objetivo de la Conferencia era hacer una evaluación general de los progresos hechos por el programa en los últimos dos años y fijar normas para la red Train-sea-coast hacia el futuro, incluido un plan detallado de acción para los dos años siguientes.

400. La política y las orientaciones futuras para el crecimiento del programa se concentran en: a) el fortalecimiento de las dependencias de preparación de cursos por medio del desarrollo de los recursos humanos, la participación en los cursos, el apoyo financiero y la difusión; b) el establecimiento de dependencias de preparación de cursos asociadas con los proyectos del PNUD sobre el terreno en lo que se refiere a ordenación de costas y océanos; c) la ampliación del programa de manera de incluir la capacitación en cuestiones relacionadas con el derecho del mar; y d) el fortalecimiento de los vínculos con la iniciativa estratégica para la gestión de las zonas oceánicas y costeras del PNUD. Se utiliza la cooperación con programas hermanos como medio para la cooperación entre los programas y la preparación conjunta de cursos. Un ejemplo de esa cooperación está constituido por las actividades conjuntas del programa Train-

sea-coast y el programa cc:train para preparar nuevas directrices de desarrollo de la capacitación y materiales para cursos prácticos. Ambos programas colaboran también en la preparación de un conjunto normalizado de capacitación sobre cambio climático y ordenación de zonas costeras para la región del Pacífico.

401. En el segundo seminario para diseñadores de cursos (Nueva York, 28 de abril a 10 de mayo de 1997), que se realizó inmediatamente después de la Conferencia de Coordinación, se impartió capacitación a 14 personas (diseñadores de cursos) de las dependencias de preparación de cursos existentes y recientemente establecidas, así como de otras organizaciones. La capacitación incluyó la aplicación de una metodología normalizada de diseño de cursos para la preparación y organización de cursos de capacitación en la esfera de los asuntos costeros y oceánicos.

402. La Quinta Reunión de Mesa Redonda de Train-x se celebró en Nueva York los días 8 y 9 de septiembre de 1997 con la participación de todos los coordinadores de los programas de Train-x: Codevtel (UIT), Trainmar (UNCTAD), Trainair (OACI), Trainfortrade (UNCTAD), Train-sea-coast (Naciones Unidas-DOALOS), Trainpost (UPU), cc:train (UNITAR) y Trainfish (FAO). El objetivo de la Reunión de Mesa Redonda era a) examinar las actividades realizadas desde junio de 1996 por todos los programas de train-x; b) examinar las recomendaciones de la Cuarta Reunión de Mesa Redonda (junio de 1996); c) examinar diversas modalidades de cooperación ulterior entre programas hermanos, y d) preparar las actividades de la red durante los dos años siguientes. El representante del programa Codevtel, de la UIT, presidió la Quinta Reunión de Mesa Redonda de Train-x hasta su conclusión. El Coordinador del programa Train-sea-coast presidirá hasta la Sexta Reunión de Mesa Redonda de Train-x.

### C. Sistemas de información

403. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar sigue realizando sus actividades con miras a reforzar su actual sistema de reunión, compilación y difusión de la información sobre el derecho del mar y asuntos conexos, con arreglo a lo previsto en la resolución 49/28 de la Asamblea General. La División ha determinado que la Internet es un instrumento importante para el fortalecimiento de su sistema de información. Permite reunir materiales (documentos, informes, legislación, etc.) de una gran diversidad de fuentes (gobiernos, organizaciones internacionales e instituciones competentes) de manera eficiente en relación con los gastos. Da además a los usuarios un medio conveniente para obtener materiales e información oportunos, bien organizados y referenciados que se ocupan de diversos aspectos de los océanos, los asuntos marítimos y el derecho del mar. En ese contexto la División, que desempeñó un papel importante en las actividades iniciales de las Naciones Unidas en 1995 para presentar información por medio de la Internet a la comunidad internacional, ha seguido desarrollando el lugar en la Web destinado a los "Océanos y el derecho del mar" (<http://www.un.org/Depts/los>), como parte del lugar en la Web de la Organización.

404. La versión en inglés de la Web ha estado accesible al público por más de un año. La División, de conformidad con la política de las Naciones Unidas, está desarrollando gradualmente la versión en francés a medida que lo permiten los

recursos. Los materiales y la información actualmente disponibles en el lugar gopher de la División (gopher://gopher.un.org:70/11/LOS) se está incorporando gradualmente al lugar en la Web. Asimismo, los lugares en la Web y gopher suministran en la actualidad información general sobre los océanos y el derecho del mar y dan a los usuarios muchos documentos, incluidos los textos completos de la Convención, el Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI y el Acuerdo de 1995 sobre existencias de peces, además de la información acerca de su situación actual. También se dispone de información sobre las nuevas instituciones oceánicas establecidas en virtud de la Convención, a saber, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, el Tribunal Internacional del Derecho Mar y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Los usuarios tienen acceso a muchos otros documentos y comunicados de prensa, incluidos los informes presentados a la Asamblea General y las actas taquigráficas de las deliberaciones de la Asamblea General sobre el derecho del mar y los asuntos oceánicos, así como los documentos de la Reunión de los Estados partes y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Forma parte importante del lugar en la Web un boletín sobre la evolución actual en materia de derecho del mar y asuntos oceánicos.

405. En sus resoluciones 49/28 y 51/34 la Asamblea General instó por el desarrollo, en cooperación con las organizaciones internacionales competentes, de un sistema centralizado de información y asesoramiento coordinados, entre otras cosas, sobre legislación y política marítimas. Consciente de la importancia estratégica de la Convención como marco de la acción nacional, regional y mundial en el sector marítimo, la División reconoce la necesidad de intensificar el suministro de información coordinada y precisa. Con tal objeto la División está desarrollando el lugar en la Web sobre los "Océanos y el derecho del mar" como fuente única y amplia de información diversa y específica respecto de los asuntos. Incluye hipervínculos detenidamente investigados (actualmente un total de 114) con organismos especializados y organizaciones internacionales en los que se pueda hallar información precisa y auténtica en relación con el océano. La División misma mantiene y desarrolla además diversas bases de datos que complementan la información suministrada por conducto de los lugares en la Web y gopher. Al mismo tiempo, al suministrar vínculos a los lugares y bases de datos de otras organizaciones y sistemas de las Naciones Unidas, el lugar en la Web se está transformando en un punto centralizado de referencia para la información sobre los océanos y el derecho del mar.

406. Una base de datos que mantiene la División contiene legislación marítima nacional de 146 Estados. Existe además una base de datos en aumento de tratados bilaterales relativos a la delimitación de zonas marítimas (que actualmente llega a un número superior a 200). Mejoras recientes de la estructura de las bases de datos, así como la adquisición de programas nuevos de computación, permiten ahora una capacidad poderosa de búsqueda de texto completo, con lo que se refuerza la capacidad de la División para investigar y analizar la práctica de los Estados. El producto de esas bases de datos sigue sirviendo como instrumento útil para prestar asistencia a los Estados, en particular en las etapas iniciales de su proceso legislativo.

Notas

<sup>1</sup> Véase Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28), cap. I.C.

<sup>2</sup> Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 a 14 de junio de 1992 (A/CONF.151/26/Rev.1 (Vol. 1 y Vol. II/Corr.1, Vol. II, Vol. III y Vol. III/Corr.1)) (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.93.I.8 y correcciones), vol. I: Resoluciones aprobadas por la Conferencia, resolución 1, anexo II.

<sup>3</sup> Estos Estados son: Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Bahrein, Barbados, Belice, Bolivia, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Chipre, Comoras, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Djibouti, Dominica, Egipto, Eslovaquia, Eslovenia, España, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Guyana, Haití, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Malasia, Malí, Malta, Mauricio, Mauritania, México, Micronesia (Estados Federados de), Mónaco, Mongolia, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nauru, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Palau, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, 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, Trinidad y Tabago, Tonga, Túnez, Uganda, Uruguay, Viet Nam, Yemen, Yugoslavia, Zambia y Zimbabue.

<sup>4</sup> El Derecho del Mar: Declaraciones y manifestaciones con respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.97.V.3).

<sup>5</sup> Los currícula vitae de los candidatos figuran en los documentos SPLOS/17 y Add.1.

<sup>6</sup> La información sobre esos convenios, incluido el estado en que se encuentran, puede obtenerse en The Law of the Sea: Multilateral Treaties - A reference Guide to Multilateral Treaties and other International Instruments related to the United Nations Convention on the Law of the Sea (edición revisada y actualizada al 31 de diciembre de 1996) (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.97.V.9), págs. 80 a 118.

<sup>7</sup> En la que participaron China, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, el Japón, Malasia, la República de Corea y Tailandia.

<sup>8</sup> Véase The Law of the Sea: Multilateral Treaties, págs. 84 a 94.

<sup>9</sup> Véase el informe del quinto período de sesiones del Subcomité, documento FSI 5/16.

<sup>10</sup> Véase como anexo al NEPC 40/INF.4 el Draft Safety Series del OIEA No. 3. En NEPC 40/1413 figuran extractos de Safety Series.

<sup>11</sup> Comunicado del 28º Foro del Pacífico Meridional, 17 a 19 de septiembre de 1997. SPFS(97)13, párrs. 31 a 34.

<sup>12</sup> La reunión de la OSPAR se celebró del 2 al 5 de septiembre de 1997. Proyecto de Declaración Ministerial de 1998, OSPAR 97/8/8.

<sup>13</sup> Oxford, Reino Unido, Oxford University Press, 1997.

<sup>14</sup> Véase The Law of the Sea: Multilateral Treaties, párrs. 30 a 80.

<sup>15</sup> Informe del 22º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 10 a 13 de marzo de 1997.

<sup>16</sup> Informe de la primera Reunión de expertos en diversidad biológica marina y costera, Yakarta, 7 a 10 de marzo de 1997 (UNEP/CBD/JM/Expert/1/5) e informe del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico, segunda Reunión de la Conferencia de las Partes de la Convención sobre la Diversidad Biológica, Yakarta, 6 a 17 de noviembre de 1995 (UNEP/CBD/COP/2/5).

<sup>17</sup> Salvo que se indique otra cosa, toda la información que figura en el examen regional se incluyó en el documento de la FAO: "The state of world fisheries and aquaculture (1996)" y en las circulares de pesca de la FAO No. 920, "Review of the state of world fisheries resources: marine fisheries (1997)", No. 921, "Fisheries and Aquaculture in Latin America and the Caribbean: Situation and Outlook in 1996", y No. 922, "Fisheries and Aquaculture in Sub-Saharan Africa: Situation and Outlook in 1996".

<sup>18</sup> Comunicación de la Secretaría Ejecutiva de la CICAA, de fecha 3 de febrero de 1997.

<sup>19</sup> The New York Times, 10 de diciembre de 1996.

<sup>20</sup> Comunicación de la Secretaría Ejecutiva de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental, de fecha 16 de junio de 1997.

<sup>21</sup> Resumen del informe del Comité Asesor de Pesca del CIEM, de mayo de 1997.

<sup>22</sup> Comunicación de la Secretaría del Commonwealth, de fecha 16 de mayo de 1997.

<sup>23</sup> Comunicación de la delegación de la Comisión Europea ante las Naciones Unidas, de fecha 5 de mayo de 1997.

<sup>24</sup> The Toronto Star, 20 de julio de 1997.

<sup>25</sup> Comunicación de la CICAAM, de fecha 1º de mayo de 1997.

<sup>26</sup> Comunicación del Organismo de Pesca del Foro del Pacífico Sur, de fecha 27 de junio de 1997; el texto de la Declaración de Majuro se publicará en el Boletín de Derecho del Mar, No. 35, que está en prensa.

<sup>27</sup> La Antártida está bajo la jurisdicción del sistema del Tratado del Antártico.

<sup>28</sup> Comunicación de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico: informe de la 15ª reunión de la Comisión (CCAMLR-XV), ISSN 1031-3184.

<sup>29</sup> Comunicación de la Misión Permanente de Nueva Zelandia ante las Naciones Unidas, de fecha 16 de septiembre de 1997.

<sup>30</sup> North Atlantic Mammals Commission News, junio de 1997.

<sup>31</sup> Documento distribuido oficiosamente por la CPPS durante el decimonoveno período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, dedicado a examinar los progresos logrados en la aplicación del Programa 21.

<sup>32</sup> World Resources 1996-1997, Guide to the Global Environment: The Urban Environment, preparado por el World Resources Institute, el PNUMA, el PNUD y el Banco Mundial, páginas 248 a 252.

<sup>33</sup> UNEP/CBD/SBSTTA/3/4, párrs. 31 a 33.

<sup>34</sup> *Ibíd.*, párr. 42.

<sup>35</sup> Marine pollution bulletin, vol. 34, No. 4, abril de 1997, pág. 218.

<sup>36</sup> UNEP/CBD/SBSTTA, párr. 34.

<sup>37</sup> *Ibíd.*, párrs. 51 a 53.

<sup>38</sup> Offshore, vol. 57, No. 5, mayo de 1997, pág. 85.

<sup>39</sup> *Ibíd.*, vol. 56, No. 10, octubre de 1996, pág. 19.

<sup>40</sup> The Nikkei Weekly, 29 de agosto de 1996, pág. 10.

<sup>41</sup> Conferencia General de la Junta de Gobernadores del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), "Plan for producing potable water economically: Report by the Director General to the Board of Governors and to the General Conference" (GOV/2855-GC(40)/4).

<sup>42</sup> Offshore, vol. 56, octubre de 1996, pág. 10.

<sup>43</sup> Véase Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento No. 25 (A/52/25), anexo.

<sup>44</sup> Informe del 27º período de sesiones del GESAMP, párr. 7.2.1.

<sup>45</sup> El texto de la Convención, el Acta Final y la resolución están disponibles en la página Web del OIEA en la siguiente dirección de la Internet: <http://www.iaea.org>.

<sup>46</sup> El Mar del Norte y la mayor parte del Canal de la Mancha han sido designados zona especial con arreglo al anexo V, que trata de la prevención de la contaminación por las basuras de los buques.

<sup>47</sup> IMO News 4: 1996, pág. 2.

<sup>48</sup> Véase el informe del vigésimo séptimo período de sesiones del Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP), 14 a 18 de abril de 1997, Nairobi, PNUMA, julio de 1997, anexo VI.



<sup>49</sup> OMM, documento WMO - No. 860.

<sup>50</sup> Offshore, vol. 57, No. 5 (mayo de 1997), pág. 66.

<sup>51</sup> IMO, Marine Environment Protection Committee, "Application of MARPOL requirements to FPSOs and FSUs: Submitted by Greenpeace International" (MEPC/39/INF.24).

<sup>52</sup> Offshore, vol. 57, No. 2 (febrero de 1997), págs. 57 y 58.

<sup>53</sup> Véase Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento No. 4 (A/52/4).

<sup>54</sup> Agencia de información de Ucrania (UNIAN), 29 de mayo de 1997; Agencia de noticias Interfax (Moscú), 29 de mayo de 1997; Agencia de información de Rusia Itartass, 31 de mayo de 1997; Agencia France-presse, 31 de mayo de 1997; Kievskie Vedomosty, 2 de junio de 1997; Agencia de información Itartass, 2 de junio de 1997; Financial Times, (Londres), 2 de junio de 1997; Ukraina: Chronica Podij, 3 de junio de 1997 (Kiev); The Economist (edición norteamericana) 7 de junio de 1997; Current Digest of the Post-Soviet Press, vol. XLIX, No. 22, 2 de julio de 1997.

<sup>55</sup> Véase Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1997, Suplemento No. 10 y Corr.1 (E/1997/30 y Corr.1).

<sup>56</sup> Se está preparando una evaluación general integrada de las aguas internacionales mundiales, que abarca los problemas de las cuencas de agua dulce, sus sistemas costeros asociados y los océanos mundiales bajo los auspicios de un grupo permanente a estos efectos (véase PNUMA (Water)/GEF-GIWA/4.2). Se están estudiando las posibilidades de colaboración entre el GESAMP y el grupo encargado de las evaluaciones y se está estableciendo un grupo conjunto de trabajo GESAMP/Grupo encargado de la evaluación.

<sup>57</sup> El capítulo 17 se titula "Protección de los océanos y de los mares de todo tipo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, y de las zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos". En la esfera del Programa A: "Ordenación integrada y desarrollo sostenible de las zonas costeras y las zonas marinas, entre ellas las zonas económicas exclusivas"; en la esfera del Programa B: "Protección del medio marino tanto frente a las actividades realizadas en tierra como las actividades realizadas en el mar".

<sup>58</sup> En su 19º período de sesiones (enero y febrero de 1997) el Consejo de Administración del PNUMA invitó al Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación a que, en colaboración con el Subcomité sobre el agua, realizara las funciones de comité directivo sobre la cooperación técnica y la asistencia para el Programa Mundial de Acción, incluidas las actividades relacionadas con la coordinación, con representación de las organizaciones regionales e internacionales que tuvieran funciones y responsabilidades principales respecto de su aplicación (decisión 19/14 A).

<sup>59</sup> Véase Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1997, Suplemento No. 9 (E/1997/29), cap. III.

<sup>60</sup> Véase E/CN.17/1997/2, párrs. 71 a 74.

<sup>61</sup> Asociados internacionales: Centro Internacional para la Ordenación de los Recursos Acuáticos Vivos (ICLARM)/Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM)/Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza/The Pacific Island Marine Resources Information System (PIMRIS). Asociados nacionales: Alemania, Argentina, Australia, Canadá, Chile, China, Cuba, Estados Unidos de América, Estonia, Francia, Grecia, India, Japón, Kenya, Lituania, México, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rusia, Suecia y Ucrania.

<sup>62</sup> Véase A/52/524, párrs. 34 a 47.

-----