



Asamblea General

Distr. general
11 de mayo de 2004
Español
Original: inglés

**Proceso abierto de consultas officinas
de las Naciones Unidas sobre los océanos
y el derecho del mar
Quinta reunión
7 a 11 de junio de 2004**

El cumplimiento más estricto de las normas y el Estado del pabellón

Informe presentado por la Secretaría de la Organización Marítima Internacional

1. En el párrafo 28 de su resolución 58/240, la Asamblea General invitó a la Organización Marítima Internacional (OMI) y demás organizaciones internacionales competentes a que estudiaran, examinaran y aclararan la función de la “relación auténtica” respecto del deber que incumbe a los Estados del pabellón de ejercer un control eficaz sobre los buques que enarbolan su pabellón, incluidos los pesqueros. Un pedido similar figura en el párrafo 22 de la resolución 58/14 de la Asamblea relativa a la pesca sostenible, incluido el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, e instrumentos conexos.
2. En su 92º período de sesiones, que tendrá lugar del 21 al 25 de junio de 2004, el Consejo de la OMI examinará la invitación que figura en ambas resoluciones y adoptará la decisión que considere conveniente al respecto.
3. Los párrafos siguientes contienen un resumen de los principales elementos del mandato y la labor de la OMI respecto del fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón. Este documento ha de leerse en forma conjunta con el informe del Grupo Consultivo Interinstitucional sobre el cumplimiento de las normas y el Estado del pabellón que se reunió en París el 7 de mayo de 2003 (véase http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/documents/flagstateimpl.pdf).

Antecedentes sobre el mandato de la Organización Marítima Internacional

4. Desde 1959, la OMI, único organismo especializado de las Naciones Unidas dedicado exclusivamente a asuntos marítimos, ha elaborado tratados multilaterales

generales en los que se imponen, ante todo al Estado del pabellón, muy diversas medidas técnicas destinadas al mejoramiento de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marítima causada por buques. Entre otras cosas, en los tratados de la OMI se disponen medidas para el control del Estado del puerto destinadas a la prevención y corrección de las deficiencias existentes en el ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón.

5. Los tratados más importantes de la OMI son aplicados en todo el mundo por numerosos Estados que producen en conjunto entre el 95% y el 99% del tonelaje bruto de la flota mercante del mundo.

6. Desde 1973 la Secretaría de la OMI (denominada entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)) contribuyó activamente a la labor de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a fin de garantizar que la elaboración de los instrumentos de la OMI se ajustara a los principios básicos que orientaban la elaboración de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Si bien la OMI sólo es mencionada expresamente en uno de los artículos de la Convención (artículo 2 del anexo VIII), varias disposiciones de la Convención señalan que “la organización internacional competente” adoptará reglas y normas sobre transporte marítimo internacional en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y el control de la contaminación causada por buques o por vertimientos.

Fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón: la cuestión de la relación auténtica

7. Teniendo en cuenta estos antecedentes, el mandato de la OMI debería estar vinculado con el concepto de “relación auténtica”, de conformidad con las disposiciones operativas del apartado 1 del artículo 91 de la Convención sobre el Derecho del Mar, y se determinará en estricta relación con los asuntos de que trata el apartado 1 del artículo 94 de la Convención, pues constituyen condiciones internacionalmente vinculantes para el ejercicio efectivo de la jurisdicción del Estado del pabellón.

8. El ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón en cuestiones técnicas vinculadas con la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marítima incumbe exclusivamente al mandato de la OMI. Desde el inicio de sus actividades, la Organización ha reafirmado permanentemente su mandato en tal sentido mediante la elaboración de tratados y la adopción de iniciativas que han dado lugar al fortalecimiento de la ejecución del Estado del pabellón, hasta el punto que la mayoría de las normas y reglamentaciones técnicas aplicables a bordo de los buques dedicados a servicios comerciales en todo el mundo son obligatorias y de aplicación automática con arreglo a las disposiciones que figuran en los tratados y códigos de la OMI.

9. El mandato de la OMI en el ámbito de la jurisdicción del Estado del pabellón se complementa con la labor de otras organizaciones internacionales sobre asuntos que, si bien no son regulados por la OMI, entrañan evidentemente el ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón en la promoción de los objetivos supremos que se han de lograr mediante la aplicación del apartado 1 del artículo 91 y del artículo 94 de la Convención sobre el Derecho del Mar. En tal sentido, debe mencionarse en particular el apartado 1 del artículo 94 respecto de la necesidad de ejercer la jurisdicción y el control del Estado del pabellón en relación con cuestiones sociales que incumben expresamente a la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

La existencia de una relación auténtica respecto del ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón también interesa a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en relación con las operaciones de los buques pesqueros.

10. Por consiguiente, la evaluación general de la aplicación de los citados artículos de la Convención sobre el Derecho del Mar sólo puede realizarse en cooperación con otros organismos interesados.

11. En el apartado 1 del artículo 91 de la Convención sobre el Derecho del Mar se reconoce que los Estados tendrán derecho a establecer los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Es en este sentido que la aplicación de las normas y reglamentos técnicos destinados a la aplicación de medidas de seguridad y de lucha contra la contaminación ha estado, en el caso de la OMI, disociada estrictamente del concepto de propiedad, que la Convención parece reconocer expresamente como un asunto del derecho interno que se encuentra fuera de su alcance.

12. De ello se desprende que las normas y reglamentos en materia de seguridad y contaminación no dependen para su debida aplicación del concepto de propiedad. Por el contrario, el principal requisito para su correcta aplicación es la existencia de una administración marítima capaz de supervisar eficazmente el cumplimiento de las normas y los reglamentos de la OMI. En tal sentido, debe considerarse que la necesidad de contar con conocimientos especializados y recursos para establecer administraciones marítimas eficaces es una consecuencia de la labor de la OMI. Gracias a la amplia adhesión a los tratados de la OMI, la navegación comercial es una industria sujeta a numerosas disposiciones que, con arreglo al derecho marítimo internacional elaborado con los auspicios de la OMI, debe cumplir con normas estrictas en materia de seguridad y contaminación.

13. Las obligaciones del derecho de los tratados impuestas a entre el 95% y el 99% de la flota mercante del mundo, a fin de que se cumplan las exigencias cada vez más estrictas para que haya buques más seguros y océanos menos contaminados que figuran en los tratados de la OMI, han llevado a una situación en la que todos los Estados, independientemente de las características de sus registros navales, deben velar por que los buques que enarbolan su bandera apliquen las normas y reglamentos de la OMI como requisito *sine que non* para realizar operaciones comerciales. Las estadísticas indican que los casos de incumplimiento no guardan relación con las características del registro naviero sino con la eficacia de la función de supervisión (o falta de ésta) que ejerzan las autoridades marítimas competentes.

14. La OMI considera que, en el actual marco de la Convención sobre el Derecho del Mar y de conformidad con el mandato de las organizaciones invitadas a participar en el estudio de los medios de fortalecer la ejecución del Estado del pabellón, deben tenerse en cuenta dos factores principales, a saber:

a) La elaboración de nuevas normas internacionales no puede ser considerada un medio para combatir la falta de aplicación adecuada de las normas vigentes. Los Estados y las organizaciones internacionales deberían centrarse ante todo en el fortalecimiento de los mecanismos de ejecución existentes, como la OMI lo está haciendo actualmente, al insistir en particular en la preparación y posterior ejecución de un plan de auditoría de los Estados Miembros, destinado a evaluar en forma ge-

neral el grado en que un Estado cumple las obligaciones que le incumben en virtud de los tratados de la OMI aplicables;

b) Las cuestiones relativas a la propiedad de los buques deben ser consideradas asuntos de carácter económico institucional que rebasan el ámbito de aplicación del derecho del mar y el mandato de las organizaciones internacionales de acuerdo con la definición que figura en la Convención sobre el Derecho del Mar; a juicio de la OMI, para establecer una “relación auténtica” es importante determinar quién asume la responsabilidad del funcionamiento y el control del buque.
