



# Asamblea General

Distr. general  
20 de marzo de 2000  
Español  
Original: inglés

## Quincuagésimo quinto período de sesiones

Tema 34 de la lista preliminar\*

### Los océanos y el derecho del mar

## Los océanos y el derecho del mar

### Informe del Secretario General

## Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	1–12	4
II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los acuerdos de aplicación y las nuevas instituciones . . . . .	13–33	7
A. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar . . . . .	13–15	7
1. Situación de la Convención . . . . .	13	7
2. Declaraciones y manifestaciones hechas con arreglo al artículo 310 de la Convención . . . . .	14	7
3. Declaraciones hechas con arreglo a los artículos 287 y 298 de la Convención . . . . .	15	7
B. Acuerdos relativos a la Aplicación de la Parte XI de la Convención . . . . .	16	7
C. Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios . . . . .	17	7
D. Instituciones creadas por la Convención . . . . .	18–29	7
1. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos . . . . .	18–20	7
2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar . . . . .	21–24	8
3. La Comisión de Límites de la Plataforma Continental . . . . .	25–29	8
E. Reuniones de los Estados Partes . . . . .	30	9

\* A/55/50.

F.	Procedimiento de solución de controversias . . . . .	31-33	9
III.	Los espacios marítimos . . . . .	34-35	10
A.	La práctica de los Estados . . . . .	34	10
B.	Resumen de reivindicaciones nacionales de zonas marítimas . . . . .	35	10
IV.	Estados con características geográficas especiales . . . . .	36-40	10
A.	Pequeños Estados insulares . . . . .	36-38	10
B.	Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa . . . . .	39-40	11
V.	La industria naviera y la navegación . . . . .	41-93	12
A.	La industria naviera . . . . .	41-47	12
1.	La situación de la industria . . . . .	41-43	12
2.	Retirada de servicio, reciclaje y desguace de buques . . . . .	44-47	12
B.	Navegación . . . . .	48-81	13
1.	Panorama de las actividades de la OMI y la OHI . . . . .	48-53	13
2.	Seguridad de los buques . . . . .	54-68	14
a)	Construcción, equipo y navegabilidad del buque . . . . .	54-60	14
b)	Dotación de los buques y capacitación de la tripulación . . . . .	61-63	15
c)	Condiciones de trabajo . . . . .	64-68	16
3.	Transporte de carga . . . . .	69-70	16
4.	Seguridad de la navegación . . . . .	71-81	17
a)	Medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación de buques . . . . .	75-79	17
b)	Comunicaciones marítimas . . . . .	80	19
c)	Prestación de servicios y reparto de los gastos . . . . .	81	19
C.	Aplicación . . . . .	82-91	19
1.	Aplicación por el Estado del pabellón . . . . .	82-90	19
2.	Control por el Estado del puerto . . . . .	91	21
D.	Siniestros e incidentes marítimos . . . . .	92-93	22
VI.	Delincuencia en el mar . . . . .	94-117	22
A.	Piratería y robo a mano armada . . . . .	96-102	22
B.	Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas . . . . .	103-107	23
C.	Tráfico ilegal de desechos peligrosos y otros desechos . . . . .	108	25
D.	Tráfico de migrantes . . . . .	109-114	25
E.	Polizonaje . . . . .	115-117	26

VII.	Desarrollo y ordenación de los recursos marinos y protección del medio marino .....	118-221	27
A.	Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos .....	120-136	27
1.	Pesquerías marinas .....	120-128	27
2.	Diversidad biológica marina y costera .....	129-136	29
B.	Recursos marinos no vivos .....	137-146	31
1.	Minerales .....	137-144	31
2.	Instalaciones y estructuras costa afuera .....	145-146	33
C.	Protección y preservación del medio marino .....	147-221	33
1.	Reducción y control de la contaminación .....	147-206	33
a)	Actividades y fuentes terrestres de contaminación .....	147-157	33
b)	Contaminación por vertimiento; gestión de desechos .....	158-172	35
c)	Contaminación causada por buques .....	173-190	37
d)	Contaminación procedente de las actividades de explotación en el mar .....	191-193	40
e)	Responsabilidad e indemnización .....	194-206	41
2.	Ecosistemas costeros .....	207-209	43
3.	Zonas marinas protegidas/Zonas marinas especialmente sensibles ...	210-218	43
4.	Cambio climático .....	219-221	46
VIII.	Patrimonio cultural subacuático .....	222-223	46
IX.	Oceanografía y tecnología marina .....	224-247	47
A.	Oceanografía .....	224-238	47
B.	Tecnología marina .....	239-247	50
X.	Arreglo de controversias .....	248-264	51
XI.	Creación de capacidad y difusión de información .....	265-279	53
A.	Creación de capacidad .....	265-273	53
1.	Becas .....	267-268	54
2.	Capacitación .....	269-273	54
B.	Difusión de información .....	274-279	55
XII.	Coordinación y cooperación internacionales .....	280-304	56
A.	Programas de cooperación .....	280-287	56
B.	Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación .....	288-294	58
C.	Sugerencias sobre iniciativas que podrían adoptarse para mejorar la coordinación y la cooperación .....	295-304	59

## I. Introducción

1. Atendiendo a la petición formulada por la Asamblea General en la resolución 54/33, de 24 de noviembre de 1999, el Secretario General presenta ahora este informe sobre los océanos y el derecho del mar para facilitar las deliberaciones del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre asuntos oceánicos recién establecido.

2. La importancia de los océanos y los mares para la humanidad y la interrelación existente entre todos los aspectos de los océanos y los mares han llevado a la adopción de importantes iniciativas de cooperación y coordinación por la comunidad internacional. Ya hay una amplia “constitución para los océanos” que abarca todos los aspectos de la interacción del hombre con los océanos y los mares: “la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece el marco jurídico para todas las actividades realizadas en los océanos y los mares, las cuales han de ser compatibles con él” (resolución 54/33, preámbulo). Se está aplicando un plan de acción internacional para el desarrollo sostenible de los mares y océanos y las zonas costeras: “el capítulo 17 del Programa 21 sigue siendo el programa de acción fundamental para lograr el desarrollo sostenible con respecto a los océanos y mares”<sup>1</sup>. Las organizaciones internacionales y los órganos nacionales fomentan y realizan un gran número de actividades en los planos mundial, regional, interregional, subregional y nacional: promueven, por ejemplo, la seguridad de la navegación, el desarrollo sostenible de los recursos marinos, la conservación y el aprovechamiento sostenible de la diversidad biológica marina y costera, la protección y preservación del medio marino y un conocimiento científico más preciso de los océanos y los mares, de sus recursos y de su interacción con el ecosistema terrestre.

3. Las actividades y los logros son encomiables, pero los retos a que se enfrenta la comunidad internacional son enormes: persisten los problemas que ya existían, y surgen otros nuevos que exigen atención. La sobreexplotación de los recursos marinos vivos, la degradación del medio marino, la incapacidad de muchos países de ejercer los derechos y cumplir las obligaciones que tienen con arreglo al régimen jurídico internacional, la vulnerabilidad de muchos Estados insulares y ribereños a los fenómenos oceánicos y el incremento de la delincuencia en el mar son sólo algunos ejemplos. (Véase también, en este contexto, el párrafo 3 de la

decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible.)

4. La Asamblea General de las Naciones Unidas se viene ocupando desde su creación de la ordenación de los océanos y los mares del mundo. Fue la Asamblea General la que convocó la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que en 1982 aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante denominada “la Convención”). Fue también la Asamblea General la que convocó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, que aprobó el Programa 21. La Asamblea General está en una posición única para llevar a efecto el principio fundamental establecido en la Convención de que “los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto”. En ese contexto, “convencida de la importancia del estudio y el examen anuales de los asuntos oceánicos y del derecho del mar que efectúa la Asamblea General, como institución mundial a la que compete ese examen” (resolución 54/33, preámbulo), la Asamblea General realiza esos exámenes anuales desde 1983, tras la aprobación de la Convención en 1982, sobre la base de los informes anuales amplios preparados por el Secretario General.

5. Recientemente, en el séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, al examinarse el tema sectorial “Los océanos y los mares”, se volvió a hacer hincapié en dos principios en relación con los progresos logrados en la aplicación del capítulo 17 y otros capítulos pertinentes del Programa 21: que la Asamblea General es el órgano idóneo para proporcionar la coordinación necesaria para que se adopte un enfoque integrado de todos los aspectos de las cuestiones de los océanos, en los planos intergubernamental e interinstitucional, y que, para conseguir ese objetivo, la Asamblea General debe dedicar más tiempo al examen del informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar y a la preparación del debate sobre este tema en el plenario (véanse los apartados 1) y 3) del párrafo 40 de la decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible). En consecuencia, en su resolución 54/33, la Asamblea General decidió establecer, “en consonancia con el marco jurídico constituido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los objetivos establecidos en el capítulo 17 del Programa 21, un proceso abierto de consultas oficiosas, cuya finalidad será

facilitar el examen anual por la Asamblea General, de una manera efectiva y constructiva, de los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos, mediante un análisis del informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar y la formulación de sugerencias a la Asamblea General para que examine cuestiones concretas, con especial hincapié en la determinación de esferas en las que deba mejorarse la coordinación y la cooperación en los planos intergubernamental e interinstitucional” (párr. 2). Esta decisión de la Asamblea General demuestra, al comenzar el milenio (y en relación con la Asamblea del Milenio), la importancia de los océanos y los mares para la humanidad y la labor de ordenación realizada por la Asamblea General en esa esfera.

6. De la resolución y de las deliberaciones en la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible y en la Asamblea General se desprende claramente que el proceso de consultas officiosas sobre los océanos (en adelante denominado “el proceso de consultas”) tiene por objeto la realización de tres tareas relacionadas entre sí: a) examinar los acontecimientos registrados en relación con los asuntos oceánicos en consonancia con el marco jurídico constituido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los objetivos establecidos en el capítulo 17 del Programa 21; b) teniendo en cuenta la evolución general de todas las cuestiones relacionadas con los océanos, determinar las cuestiones concretas que deba examinar la Asamblea General; y c) al determinar esas cuestiones, hacer hincapié en las esferas en las que deba mejorarse la coordinación y la cooperación en los planos intergubernamental e interinstitucional. Con respecto a las cuestiones concretas, sería preferible, centrarse en un número limitado de estas cuestiones a fin de no sobrecargar de trabajo a la Asamblea General.

7. De las deliberaciones en la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible y en la Asamblea General se desprende también claramente que en el proceso de consultas se deben abordar las cuestiones de los océanos con un criterio integrado, que implica un análisis general de los distintos sectores relacionados con los océanos y los mares, el examen de las cuestiones transectoriales y, lo que es más importante de todo, la integración de los distintos aspectos pertinentes de los océanos y los mares, incluidos los aspectos jurídicos, económicos, sociales, ambientales, científicos y técnicos. Una vez que en el proceso se indique una cuestión concreta que deba examinar la Asamblea General, dicha

cuestión podrá pertenecer a un sector determinado o referirse a un aspecto concreto de los asuntos oceánicos, pero, dada la relación que existe entre todas las cuestiones de los océanos, en el proceso se deben tener en cuenta las conexiones posibles transectoriales y todos los aspectos de la cuestión de que se trate que puedan ser pertinentes.

8. En la resolución se establecen también algunos parámetros en relación con el proceso de consultas. Se debe procurar la asistencia más numerosa posible a sus reuniones, que deberán estar abiertas a la participación de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, los Estados miembros de los organismos especializados, todos los Estados partes en la Convención, las entidades que hayan recibido una invitación permanente para participar como observadores en los trabajos de la Asamblea General en virtud de sus resoluciones pertinentes, y las organizaciones intergubernamentales con competencias en materia de asuntos oceánicos. El mecanismo del proceso ha de dar también la oportunidad de recibir contribuciones de los representantes de los grupos principales identificados en el Programa 21. Las reuniones serán coordinadas por dos copresidentes, el Embajador Tuiloma Neroni Slade (Samoa) y el Sr. Alan Simcock (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), que han sido nombrados por el Presidente de la Asamblea General en consulta con los Estados Miembros y teniendo en cuenta la necesidad de que estén representados los países desarrollados y los países en desarrollo. Los copresidentes elaborarán, en consulta con las delegaciones, el mecanismo más idóneo para facilitar en los debates la labor del proceso de consultas, en consonancia con el reglamento y la práctica de la Asamblea General.

9. De las actividades comprendidas en el proceso de consultas destaca sobre todo el examen del informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar. Tras las deliberaciones en la Asamblea General en relación con el tema del programa titulado “Los océanos y el derecho de mar” (véase A/54/PV.62) y teniendo en cuenta la brevedad del plazo entre esas deliberaciones y la primera reunión del proceso de consultas, la documentación básica de la primera reunión consiste en: a) el informe del Secretario General a la Asamblea General en su quincuagésimo cuarto período de sesiones (A/54/429); y b) el presente documento. El presente documento se ocupa de las principales tendencias en el período más reciente y de los principales acontecimientos concretos en relación con las cuestiones de

los océanos registrados durante los últimos meses de 1999 y los primeros del 2000. Los participantes en el proceso de consultas deberán estudiar el presente documento juntamente con el documento A/54/429, y también podría ser útil que estudiaran los informes anuales del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar de los años anteriores (A/53/456, A/52/487, A/51/645 y A/50/713). Los informes anuales amplios del Secretario General tratan de los acontecimientos y cuestiones generales relacionados con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, incluida la aplicación de la Convención. Estos informes en su conjunto se centran en cuestiones destacadas relacionadas con los asuntos oceánicos que se hubieran planteado en el período más reciente; en las medidas que se estuvieran tomando para tratar esas cuestiones, incluidas, entre otras cosas, la formulación y aplicación de políticas a nivel internacional, la fijación de normas, el fomento de la capacidad, la financiación de proyectos y la difusión de información; y en los asuntos que pudieran requerir que se adoptaran más medidas. (Véanse también los informes del Secretario General a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible sobre el tema sectorial “Los océanos y los mares” (E/CN.17/1999/4 y E/CN.17/1996/3 y Add.1), así como las decisiones de la Comisión 7/1 y 4/15<sup>2</sup>.)

10. Al preparar el presente informe, así como los anteriores informes anuales sobre los océanos y el derecho del mar, el Secretario General ha aplicado un enfoque integrado para ofrecer un análisis general de todos los importantes sectores y cuestiones relacionados con los océanos, un examen de los elementos transectoriales y, sobre todo, un resumen de los aspectos más destacados de los océanos y los mares, incluidos los aspectos políticos, jurídicos, económicos, sociales, ambientales, científicos y técnicos. El análisis general de todas las cuestiones importantes relacionadas con los océanos se complementa con un examen detallado de cada una de esas cuestiones. Se espera que esto facilite las tres principales tareas del proceso de consultas esbozadas anteriormente (véase párr. 6).

11. La propia Asamblea General proporcionó orientación valiosa con respecto a un medio importante de asegurar que el informe del Secretario General cumpla los propósitos antes señalados y al mismo tiempo ayude a mejorar la coordinación y la cooperación internacionales en relación con los océanos y los mares. En el párrafo 10 de la resolución 54/33, la Asamblea destacó la importancia de la participación de las organizaciones

intergubernamentales, los organismos especializados, los fondos y programas de las Naciones Unidas que llevan a cabo actividades relacionadas con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, y el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación, así como de sus contribuciones al informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar. En consecuencia, el Secretario General, en una carta de fecha 13 de diciembre de 1999, solicitó la participación de las organizaciones pertinentes en la reunión del proceso de consultas y también sus aportaciones al presente informe. El Secretario General expresa su agradecimiento por haber respondido a su solicitud a las siguientes organizaciones y órganos: la Organización Marítima Internacional (OMI); la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI); la Organización Meteorológica Mundial (OMM); la Organización Mundial de la Salud (OMS); la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); el Banco Mundial; la Organización Hidrográfica Internacional; la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica; la Corte Internacional de Justicia; el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), incluida la Oficina de Coordinación del PNUMA para el Programa de acción mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra (Oficina de Coordinación del Programa de acción mundial); y la Oficina de las Naciones Unidas de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito, incluidos el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID) y el Centro de las Naciones Unidas de Prevención Internacional del Delito.

12. Por último, con arreglo al mandato establecido en el párrafo 7 de la resolución 54/33, el Secretario General, en cooperación con los jefes de las organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas, ha incluido en el presente informe algunas sugerencias sobre iniciativas que podrían adoptarse para mejorar la coordinación y la cooperación y lograr una mayor integración en relación con los asuntos oceánicos.

## **II. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los acuerdos de aplicación y las nuevas instituciones**

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

#### **1. Situación de la Convención**

13. En su resolución 54/31, de 24 de noviembre de 1999, la Asamblea General reiteró el llamamiento a todos los Estados que todavía no lo hubieran hecho para que pasaran a ser partes en la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, a fin de conseguir el objetivo de participación universal. Desde que se publicó el informe anual del Secretario General correspondiente a 1999 (A/54/429), ningún nuevo Estado ha depositado instrumentos de ratificación o adhesión. En consecuencia, el número total de Estados partes en la Convención sigue siendo de 132 (ibíd., párr. 10).

#### **2. Declaraciones y manifestaciones hechas con arreglo al artículo 310 de la Convención**

14. Desde que se publicó el informe de 1999 no se ha hecho ninguna nueva declaración o manifestación.

#### **3. Declaraciones hechas con arreglo a los artículos 287 y 298 de la Convención**

15. Desde que se publicó el informe anual de 1999, Croacia hizo una declaración (el 4 de noviembre de 1999) sobre la aplicación del artículo 287 de la Convención. Croacia declaró que, para la solución de las controversias relativas a la aplicación o la interpretación de la Convención y del Acuerdo relativo a la Parte XI de la Convención, había elegido, por orden de preferencia, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la Corte Internacional de Justicia. Así pues, al 29 de febrero de 2000, 24 Estados habían elegido un medio para la solución de controversias de conformidad con el artículo 287. Esta información se consignará en Law of the Sea Information Circular (LOSIC) No. 11.

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

#### **Situación del Acuerdo**

16. No hay cambios en la situación del Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, según se consigna en el informe de 1999 (A/54/429, párrs. 22 y 23).

### **C. Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios**

#### **Situación del Acuerdo**

17. Desde que se publicó el informe de 1999 (ibíd., párrs. 25 y 26), Australia y el Brasil han ratificado el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces, con lo que hay un número total de 26 ratificaciones y adhesiones.

### **D. Instituciones creadas por la Convención**

#### **1. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos**

18. 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 y 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 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, organizan y fiscalizan las actividades en la Zona, particularmente con miras a administrar sus recursos. La Autoridad inició sus funciones en Kingston (Jamaica) el 16 de noviembre de 1994 y desde entonces ha celebrado cinco períodos de sesiones.

19. En los informes anuales recientes del Secretario General (A/54/429, párrs. 29 a 37; A/53/456, párrs. 29 a 38; A/52/487, párrs. 25 a 33; A/51/645, párrs. 56 a 64; y A/50/713, párrs. 48 a 54) figuran detalles sobre la labor de la Autoridad. Entre los logros más importantes de la Autoridad se cuentan la aprobación en 1997 de los planes de trabajo de siete primeros inversionistas

registrados para la exploración de nódulos polimetálicos y los progresos alcanzados en la formulación del reglamento para la prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la Zona (el “código de explotación minera de los fondos marinos”).

20. El sexto período de sesiones de la Autoridad se celebrará en Kingston del 20 al 31 de marzo de 2000. Con respecto a la organización de los trabajos para el período de sesiones, el Consejo, órgano ejecutivo de la Autoridad integrado por 36 miembros, decidió que se otorgaría prioridad a la labor del Consejo sobre el proyecto de código de explotación minera de los fondos marinos con miras a aprobarlo en el año 2000.

## 2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar

21. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar fue establecido por la Convención con jurisdicción sobre cualquier controversia relativa a la interpretación o aplicación de la Convención. Los 21 miembros (magistrados) del Tribunal fueron elegidos en agosto de 1996; celebraron su primer período de sesiones en octubre de 1996 en la sede del Tribunal en Hamburgo (Alemania) y desde entonces han celebrado nueve períodos de sesiones.

22. En los informes anuales recientes del Secretario General (A/54/429, párrs. 38 a 50; A/53/456, párrs. 39 a 54; A/52/487, párrs. 34 a 41; A/51/645, párrs. 65 a 76; y A/50/713, párrs. 55 a 58) figuran detalles sobre la labor del Tribunal. Entre los logros más importantes del Tribunal se cuenta el examen de cinco casos: el caso *M/V Saiga* (No. 1), el caso *M/V Saiga* No. 2), los casos relativos al atún de aleta azul del sur (Nos. 3 y 4) y el caso Camouco.

23. El Tribunal celebró su noveno período de sesiones en marzo de 2000 y deliberó sobre su proyecto de presupuesto para el año 2001, que será presentado para su aprobación a la décima Reunión de los Estados Partes en la Convención (Nueva York, 22 a 26 de mayo de 2000). También preparó su informe anual a la Reunión de los Estados Partes y examinó su proyecto de reglamento financiero y otros documentos que se presentarán a la Reunión de los Estados Partes.

24. El 17 de enero de 2000, el Tribunal recibió una demanda del Gobierno de Panamá contra el Gobierno de Francia relativa a la pronta puesta en libertad de un buque. La controversia de refería al apresamiento en septiembre de 1999 del buque pesquero Camouco por una fragata francesa, presuntamente por pescar

ilegalmente en la zona económica exclusiva de Crozet (Territorios australes y antárticos franceses). El buque enarbolaba el pabellón panameño y había sido apresado junto con su dueño por las autoridades francesas en la isla de Reunión. El Tribunal deliberó sobre el caso y emitió su fallo el 7 de febrero de 2000 (véanse los párrafos 250 a 257 *infra*). (El texto íntegro del fallo, el resumen de las actuaciones y los boletines informativos ITLOS/Press 33, 34 y 35 figuran en el espacio de la Web en “Oceans and the law of the sea” ([www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)) mantenido por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

## 3. La Comisión de Límites de la Plataforma Continental

25. Las funciones de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida por la Convención, consisten en examinar los datos y cualquier otro material presentado por los Estados ribereños en relación con los límites exteriores de la plataforma continental en zonas en donde dichos límites se extiendan más allá de 200 millas marinas, formular recomendaciones a los Estados ribereños de conformidad con la Convención y proporcionar asesoramiento científico y técnico a este respecto, si así lo solicitan los Estados ribereños. Los 21 miembros de la Comisión fueron elegidos en 1997 por un período de cinco años y la Comisión ha celebrado desde entonces seis períodos de sesiones.

26. En los informes anuales recientes del Secretario General (A/54/429, párrs. 51 a 61; A/53/456, párrs. 55 a 69; A/52/487, párrs. 43 a 53; y A/51/645; párrs. 77 a 84) figuran detalles sobre la labor de la Comisión. Entre los logros más importantes de la Comisión se cuentan la aprobación de las directrices científicas y técnicas (CLCS/11), cuya finalidad es proporcionar asistencia a los Estados ribereños sobre la naturaleza técnica y el alcance de los datos y la información que tienen que presentar a la Comisión para que ésta pueda formular recomendaciones sobre los límites exteriores de la plataforma continental más allá de 200 millas marinas, y la aprobación de los anexos de las directrices (CLCS/11/Add.1) que, entre otras cosas, incluyen diagramas que proporcionan un esbozo simplificado de los procedimientos descritos en las partes pertinentes de las propias directrices (véase A/54/429, párrs. 53 y 54).

27. La Comisión celebrará su séptimo período de sesiones en Nueva York del 1° al 5 de mayo de 2000. La Comisión decidió celebrar una reunión abierta el 1° de

mayo de 2000 durante el período de sesiones. Se envió una nota verbal a todas las misiones permanentes de los Estados Miembros de las Naciones Unidas por la que se transmitió el texto de la resolución 54/31 de la Asamblea General, subrayando el párrafo 15, en el que la Asamblea acogió con beneplácito “la decisión de la Comisión de celebrar durante su séptimo período de sesiones una reunión abierta a la participación de todos a fin de que los Estados se familiaricen con la necesidad de aplicar las disposiciones del artículo 76 y el anexo II de la Convención”, y animando a los Estados a asistir a la reunión. La resolución reflejaba el requisito de la Convención de que los Estados ribereños presentaran detalles de dichos límites a la Comisión “dentro de los 10 años siguientes a la entrada en vigor de la Convención respecto de ese Estado” (Convención, anexo II, artículo 4).

28. La reunión abierta tiene también la finalidad de explicar a los encargados de formular políticas y a los asesores jurídicos las ventajas que pueden obtener los Estados ribereños si aplican las disposiciones del artículo 76 de la Convención relativo a los límites de la plataforma continental. Hay más de 30 Estados que parecen reunir los requisitos jurídicos y geográficos para aprovechar esas disposiciones. La Comisión consideró también que la reunión sería especialmente útil para explicar a los expertos nacionales en ciencias marinas que participan en la preparación de las comunicaciones la forma en que la Comisión considera que se deben aplicar en la práctica las directrices científicas y técnicas.

29. Con respecto a las cuestiones relacionadas con la capacitación necesaria para adquirir los conocimientos y técnicas que requiere la preparación de las comunicaciones relativas a los límites exteriores de la plataforma continental, según dispone el artículo 76, la Comisión ha adoptado una serie de medidas con el objetivo último de prestar asistencia a los Estados a ese respecto. Puesto que la Comisión consideró que algunas actividades realizadas con arreglo a los programas de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) podrían tener que ver con las disposiciones científicas del artículo 76 y serían por lo tanto útiles para atender las necesidades de capacitación de los Estados en desarrollo a ese respecto, se invitó a esas organizaciones a informar a la Comisión sobre los acontecimientos pertinentes. En el programa de la Comisión para el séptimo período de sesiones se han incluido varias otras

cuestiones relacionadas con la capacitación, incluido un informe del grupo de trabajo de la Comisión sobre capacitación, un examen de los proyectos de capacitación y las capacidades existentes en el sistema de las Naciones Unidas, y la compilación de un manual para ayudar a los Estados ribereños a preparar una comunicación.

## **E. Reuniones de los Estados Partes**

30. La Convención dispone en el apartado e) del párrafo 2 del artículo 319 que el Secretario General “convocará las reuniones necesarias de los Estados Partes de conformidad con esta Convención”. La primera reunión se celebró en Nueva York los días 21 y 22 de noviembre de 1994, inmediatamente después de la entrada en vigor de la Convención. Hasta 1999, hubo nueve reuniones de los Estados Partes en la Convención. Las reuniones han tratado fundamentalmente de la elección de los miembros del Tribunal Internacional del Derecho del Mar y de los miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, así como de asuntos presupuestarios y administrativos del Tribunal. (Figuran detalles al respecto en los documentos A/54/429, párrs. 62 a 67; A/53/456, párrs. 70 a 78; A/52/487, párrs. 54 y 55; A/51/645, párrs. 24 y 25; y A/50/713, párrs. 14 a 21). La décima Reunión de los Estados Partes se celebrará en Nueva York del 22 al 26 de mayo de 2000. Entre los temas del programa se cuentan el informe del Tribunal, el proyecto de presupuesto del Tribunal para el año 2001, el proyecto de reglamento financiero del Tribunal y el reglamento de la Reunión de los Estados Partes, en particular el artículo relativo a las decisiones sobre cuestiones de fondo (artículo 53).

## **F. Procedimiento de solución de controversias**

### **Conciliación**

31. Desde que se publicó el informe de 1999 (A/54/429) se han añadido a la lista los siguientes conciliadores: el Sr. Carsten Smith, la Sra. Karin Bruzelius, el Sr. Hans Wilhelm Longva y el Embajador Per Tresselt, designados por Noruega (en *ibíd.*, párr. 69 figuran los nombres de los demás conciliadores incluidos en la lista).

### Arbitraje

32. Desde que se publicó el informe de 1999 (A/54/429), se han añadido a la lista de árbitros, elaborada y mantenida por el Secretario General de las Naciones Unidas de conformidad con el artículo 2 del anexo VII de la Convención, los siguientes nombres: el Sr. Carsten Smith, la Sra. Karin Bruzelius, el Sr. Hans Wilhelm Longva y el Embajador Per Tresselt, designados por Noruega (en *ibíd.*, párr. 70 figuran los nombres de los demás árbitros incluidos en la lista).

### Arbitraje especial

33. Los organismos especializados FAO, PNUMA, COI y OMI, que deben elaborar y mantener una lista de expertos en sus ámbitos de competencia respectivos, han seguido actualizando sus listas, cuyas copias se remiten al Secretario General de las Naciones Unidas. Las listas actualizadas recibidas por el Secretario General se publicarán en *Law of the Sea Information Circular* (LOSIC) No. 11.

## III. Los espacios marítimos

### A. La práctica de los Estados

34. En la Conferencia nacional sobre los océanos, celebrada en 1998 en Monterrey, California, en conmemoración del Año Internacional del Océano, el Presidente de los Estados Unidos de América ordenó a su Gabinete que le presentara una recomendación relativa a una normativa amplia en materia de océanos que sirviera para orientar las iniciativas nacionales en el siglo XXI. En un informe que presentó en septiembre de 1999 al Vicepresidente de los Estados Unidos, titulado "Turning to the sea: America's ocean future", el Gabinete recomendó casi 150 medidas en 25 esferas clave para proteger, restablecer y explorar los recursos oceánicos de los Estados Unidos. Con el fin de supervisar la ejecución de las recomendaciones del Gabinete, el Vicepresidente anunció la creación de un grupo de tareas de alto nivel sobre informes oceánicos, que deberá establecer prioridades entre las recomendaciones, designar a los organismos principales para la aplicación de las recomendaciones fundamentales y reunirse trimestralmente para examinar los progresos realizados. Estará copresidido por el Presidente del Consejo sobre la Calidad del Medio Ambiente y el Consejero Adjunto de la seguridad nacional, e incluirá a altos represen-

tantes de organismos federales con competencias en asuntos oceánicos.

### B. Resumen de reivindicaciones nacionales de zonas marítimas

35. El cumplimiento estatal de las disposiciones de la Convención sobre el establecimiento de los límites exteriores de las zonas marítimas es muy alto (véase A/54/429, párrs. 85 a 87, en particular el cuadro que presenta un resumen estadístico de las reivindicaciones de zonas marítimas). Los detalles relativos a las reivindicaciones marítimas figuran en *Law of the Sea Bulletin* 39.

## IV. Estados con características geográficas especiales

### A. Pequeños Estados insulares

36. Una de las novedades más importantes en relación con los pequeños Estados insulares en desarrollo fue la convocatoria del vigésimo segundo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General en Nueva York, los días 27 y 28 de septiembre de 1999, para llevar a cabo el examen y la evaluación de la aplicación del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo (el Programa de Acción de Barbados). La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, constituida en órgano preparatorio del período extraordinario de sesiones, se había reunido anteriormente en la Sede de las Naciones Unidas los días 23 y 30 de abril y 9 y 10 de septiembre de 1999. La Asamblea General, en su vigésimo segundo período extraordinario de sesiones, reconoció en la declaración, que figuraba en el anexo de su resolución (S-22/2), que, entre otras cosas, las comunidades de los pequeños Estados insulares en desarrollo custodiaban grandes extensiones de los océanos del mundo y tenían un alto porcentaje de las especies de la Tierra, que estaban en primera línea en la lucha contra el cambio climático y que su situación y los riesgos que corrían ponían de relieve la necesidad urgente de tomar medidas para ejecutar el Programa de Acción de Barbados. La Asamblea hizo suyas también las recomendaciones formuladas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en el documento titulado "Estado de la ejecución del Programa de Acción para el desarrollo

sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo e iniciativas para la ejecución ulterior” (anexo II de la resolución). En el documento A/54/429, párrs. 94 a 100, figura un examen detallado de la resolución de la Asamblea y las recomendaciones de la Comisión.

37. Además, por recomendación de la Segunda Comisión de la Asamblea General, el 22 de diciembre de 1999 la Asamblea General aprobó la resolución 54/225, titulada “Promoción de un enfoque integrado para la ordenación del Mar Caribe en el contexto del desarrollo sostenible”<sup>3</sup>.

38. La Alianza de los Estados Insulares Pequeños es una de las organizaciones internacionales más importantes que tratan las cuestiones de dichos Estados, en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo. En la primera reunión técnica de la Alianza sobre el mecanismo de desarrollo no contaminante del Protocolo de Kioto (Majuro, Islas Marshall, 14 a 16 de julio de 1999) se aprobó la Declaración de Majuro sobre el Cambio Climático (A/S-22/5). En la declaración se destacaba, entre otras cosas, que los países en desarrollo, en particular los menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, debido a su vulnerabilidad a los efectos adversos del cambio climático y su exposición a los desastres naturales, necesitaban iniciativas especiales para el fortalecimiento de la capacidad; se decidió colaborar en la coordinación de las actividades de los donantes y las prioridades nacionales a fin de atender con más eficacia las necesidades de fortalecimiento de la capacidad y de adaptación de los pequeños Estados insulares en desarrollo, y se reconoció que la reunión de Noruega sobre pequeños Estados insulares en desarrollo, la reunión de Australia sobre el Pacífico Sur y la conferencia y mesa redonda sobre el cambio climático del Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente celebradas en las Islas Cook eran oportunidades clave para tal fin; y se pidió que se siguiera trabajando en la cuestión de la tecnología de adaptación, especialmente para la ordenación y protección de zonas costeras.

## **B. Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa**

39. Las disposiciones de la Parte X de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituyen algunas de las fuentes más importantes de derecho internacional que rigen el acceso de los Estados sin litoral al mar y desde él, así como la libertad de

tránsito. La Parte X suele servir de elemento de referencia cuando los Estados sin litoral y los Estados de tránsito negocian acuerdos concretos sobre las condiciones y modalidades de ese tránsito. Los acontecimientos recientes en relación con los Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa se examinan en los informes anuales del secretario General (A/54/429, párrs. 101 a 108; A/53/456, párrs. 115 a 117; A/52/487, párrs. 86 a 89 y A/51/645, párrs. 41 y 42).

40. El 22 de diciembre de 1999, la Asamblea General aprobó la resolución 54/199, titulada “Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral”, en la que acogió con beneplácito la nota del Secretario General por la que se transmitió el informe de la secretaria de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo sobre las medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral (A/54/529), así como las conclusiones y recomendaciones sobre las medidas que habían de adoptarse en el futuro convenidas en la cuarta Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de los países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo (Nueva York, 24 a 26 de agosto de 1999) (véase asimismo A/54/429, párrs. 104 y 105). La Asamblea también reafirmó el derecho del acceso al mar y desde el mar de los países sin litoral, incluidos los países en desarrollo, y el libre tránsito por el territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con el derecho internacional, y pidió al Secretario General que convocara en 2001 una nueva reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de los países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo, incluidas las organizaciones y comisiones económicas regionales y subregionales pertinentes, para examinar los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas de tránsito, incluidos los aspectos sectoriales y el costo del transporte de tránsito, con miras a estudiar la posibilidad de formular las medidas prácticas necesarias.

## V. La industria naviera y la navegación

### A. La industria naviera

#### 1. La situación de la industria

41. La industria naviera internacional registró en 1997 su decimosegundo año consecutivo de crecimiento con una cifra sin precedentes de 4.950 millones de toneladas. A finales de 1997, la flota mercante mundial tenía 775,9 millones de toneladas de peso muerto. El tonelaje sumado de petroleros y graneleros seguía predominando en la flota mundial y en 1997 les correspondía el 71,3% del total. Según las estadísticas sobre la flota mundial en 1998 del *Lloyd's Register*, las 10 flotas que crecían con más rapidez eran las de las Islas Caimán, Camboya, Belice, Antigua y Barbuda, Kuwait, Madeira (Portugal), el Reino Unido, Alemania, las Islas Canarias (España) y Qatar.

42. Los principales propietarios del tonelaje mundial son, con excepción de Grecia, los grandes países comerciales. Más de la mitad del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial no está matriculado en los países de domicilio de las empresas matrices, esto es, los países en que se encuentra la participación mayoritaria en el capital de la flota. En 1997, los siete principales países de libre matrícula eran Panamá, Liberia, Chipre, Bahamas, Malta, Bermuda y Vanuatu. Con la excepción de Chipre, la proporción del tonelaje de propiedad de nacionales de esos países y matriculados en ellos era mínima o ninguna.

43. Un número considerable de buques, en particular grandes petroleros y graneleros que fueron construidos en la época de auge de principios a mediados de los años setenta, tienen ya 25 años o poco menos. Se prevé que el costo considerable que entraña el cumplimiento de los requisitos más estrictos y la reciente disminución de los fletes hagan que en los próximos años muchos buques sean enviados a puerto para su demolición. (En A/54/429, párrs. 109 a 113, figuran detalles sobre la industria naviera, el crecimiento, la propiedad y la matrícula de la flota mercante mundial, así como el envejecimiento de la flota mundial.)

#### 2. Retirada de servicio, reciclaje y desguace de buques

44. El aumento previsto del número de buques que serán retirados del servicio, reciclados o enviados a

desguace, así como las repercusiones ambientales y de seguridad, han suscitado la atención pública en una industria que, tradicionalmente, se regulaba a sí misma. En su quinta reunión de diciembre de 1999, la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación aprobó como decisión V/28, titulada "Desmantelamiento de buques", un proyecto de decisión preparado por el Comité Especial y de composición abierta para la aplicación del Convenio de Basilea (A/54/429, párr. 117). La OMI informó a la Conferencia de los debates que se habían celebrado en la OMI sobre esa cuestión<sup>4</sup>.

45. El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en su 44º período de sesiones de marzo de 2000, examinó una serie de documentos que incluían propuestas sobre la manera en que la OMI debía abordar la cuestión del reciclaje de buques (véase también A/54/429, párrs. 116 y 120). Con la excepción del Brasil, que propuso que trataran la cuestión las partes en el Convenio de Basilea (documento MEPC 44/16/3 de la OMI), todas las demás propuestas fueron favorables a su inclusión en el programa de trabajo del Comité de Protección del Medio Marino. En este sentido, cabe señalar que los Países Bajos y Noruega propusieron que la OMI, en cooperación con el Convenio de Basilea y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), elaborara un conjunto de directrices prácticas internacionales para el reciclaje de buques (MEPC 44/16/1 y MEPC 44/16/2). Noruega consideró que esas directrices representaban una etapa intermedia en el establecimiento de un régimen internacional vinculante. También se informó al Comité de Protección del Medio Marino de la creación de un grupo de trabajo relacionado con el sector por parte de la industria naviera, así como de la preparación de una estrategia sobre el reciclaje de buques y un código de prácticas conexas<sup>5</sup>.

46. Internacional Amigos de la Tierra destacó la amenaza que podría entrañar para el medio ambiente la falta de un control eficaz en la liberación de organismos perniciosos durante la retirada del servicio y el desguace de los buques y recomendó la elaboración de medidas o reglamentos para tratar la cuestión (MEPC 44/16).

47. El Comité de Protección del Medio Marino decidió examinar de nuevo el asunto en su 46º período de sesiones, en el año 2001. A fin de facilitar los debates en ese período de sesiones, el Comité estableció un Grupo por correspondencia para, entre otras cosas,

recopilar información sobre las prácticas actuales en materia de reciclaje de buques; determinar los riesgos ambientales y de seguridad derivados de las prácticas actuales; y cotejar la información que se recibirá de las secretarías de la OIT, el Convenio de Basilea y el Convenio de Londres, así como de la industria, sobre sus actividades y responsabilidades en materia de reciclaje de buques.

## B. Navegación

### 1. Panorama de las actividades de la OMI y la OHI

#### Panorama de las actividades de la OMI y objetivos principales<sup>6</sup>

48. La Organización Marítima Internacional ha determinado las siguientes tendencias principales en su esfera de competencia: a) en los últimos años, la OMI ha seguido centrando sus actividades en la aprobación y aplicación de normas y reglas internacionales para la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del medio marino; b) también ha intensificado su actividad relacionada con la elaboración de tratados a fin de garantizar el pago de una indemnización rápida y adecuada a las víctimas de los accidentes marítimos; c) la aprobación de nuevos tratados, así como las enmiendas a los tratados vigentes, se ha regido por la filosofía de elaborar normas y reglas para prevenir los accidentes en el mar y no como respuesta a éstos (en consecuencia, las características operacionales son objeto de una revisión constante para garantizar la conformidad de las actividades navieras con la reglamentación más estricta en materia de seguridad y prevención de la contaminación).

49. La OMI asigna la máxima prioridad a la necesidad de velar por la correcta aplicación de las numerosas normas y reglas incluidas en su corpus de tratados. Para ello, se centra en el refuerzo constante de los reglamentos a fin de que los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los armadores, así como otros asociados industriales responsables, desarrollen sus capacidades y asuman sus responsabilidades en la máxima medida posible. La cooperación técnica se ha intensificado mediante la aplicación del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), cuyo objeto es garantizar la debida canalización de los fondos procedentes de las diferentes fuentes de donantes hacia la ejecución de proyectos bajo la supervisión de la OMI como

organismo de ejecución con el fin de fortalecer la infraestructura marítima de los países en desarrollo.

50. De acuerdo con las tendencias recientes relativas a los asuntos marítimos, la Asamblea de la OMI aprobó en su 21º período de sesiones (15 a 26 de noviembre de 1999) la resolución A.900(21), en la que se determinan los principales objetivos de la OMI para el primer decenio del nuevo milenio, a saber: adoptar medidas para que la política proactiva acordada en los años noventa se aplique con mayor diligencia que en el pasado, a fin de que las tendencias que puedan afectar adversamente a la seguridad de los buques y de las personas a bordo o al medio ambiente se identifiquen cuanto antes y se tomen medidas para evitar o mitigar sus efectos (al aplicar estas instrucciones se deberá utilizar en la mayor medida posible la evaluación formal de la seguridad durante el proceso normativo); cambiar de énfasis para destacar el factor humano; asegurar la implantación efectiva y uniforme de las reglas y normas de la OMI en vigor; asegurar la amplia y pronta aceptación de los anexos del MARPOL 73/78 (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978) que aún no hayan entrado en vigor; desarrollar una cultura de la seguridad y una conciencia acerca del medio ambiente; evitar una reglamentación excesiva; fortalecer los programas de cooperación técnica de la OMI; alentar a los gobiernos y al sector a que intensifiquen sus esfuerzos para prevenir y suprimir aquellos actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques, la seguridad de las personas a bordo y el medio ambiente (en particular, el terrorismo en el mar, la piratería y el robo a mano armada contra los buques, el tráfico ilícito de estupefacientes, las migraciones ilegales y el polizaje); y mantener el cumplimiento de la resolución A.500(XII), "Objetivos de la organización para los años 80" y de la resolución A.777(18), "Métodos de trabajo y organización de las tareas".

51. En la resolución A.900(21) también se ponen de relieve los esfuerzos del Secretario General de la OMI para fomentar los objetivos de la Organización, en particular los destinados a acrecentar la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado y de los graneleros; la ágil revisión de la Convención Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar; y la implantación a nivel mundial de las normas y reglas adoptadas por la OMI para garantizar la amplia y eficaz implantación del Convenio de Formación revisado, el Código internacional de gestión de

la seguridad (IGS), el MARPOL 73/78 y el Convenio de Facilitación del tráfico marítimo internacional. En la resolución se toma nota asimismo de las especiales contribuciones de la Universidad Marítima Mundial, el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI y la Academia Marítima Internacional de la OMI a la consecución de los objetivos de la Organización.

### **Panorama de las actividades de la OHI y objetivos principales<sup>7</sup>**

52. La Organización Hidrográfica Internacional puso de relieve la conveniencia de llevar a cabo las siguientes actividades en aras de la seguridad de la navegación y la protección del medio marino: realizar, de acuerdo con las normas de la OHI, estudios hidrográficos (que incluyan técnicas batimétricas y mediciones de parámetros oceanográficos) en puertos y zonas costeras sensibles como máxima prioridad, y en el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental como prioridad secundaria; publicar y distribuir la información obtenida a partir de los estudios hidrográficos en forma de cartas náuticas (en formato electrónico e impreso) y publicaciones náuticas a efectos de la seguridad de la navegación de todos los buques; difundir la información sobre el reconocimiento oceanográfico e hidrográfico de las zonas marinas sujetas a la jurisdicción del Estado ribereño en forma de mapas batimétricos y productos del sistema de información geográfica destinados, por ejemplo, a la pesca, la gestión de las zonas costeras y los estudios científicos. Otras actividades incluyen la creación/modificación de ayudas a la navegación sobre la base de los resultados del reconocimiento hidrográfico y el uso particular de las zonas marinas afectadas (la Asociación Internacional de Señalización Marítima y Ayudas a la Navegación, con la que colabora la OHI, se ocupa de ese asunto); difundir la información sobre la seguridad marítima de conformidad con el Sistema Mundial de socorro y seguridad marítimos (esta cuestión la trata la OHI en cooperación con la OMI); y organizar cursos de formación adecuados para ingenieros hidrógrafos, cartógrafos marinos y operadores de ayudas a la navegación ateniéndose a las normas establecidas por la OHI y la Asociación Internacional de Señalización Marítima.

53. La OHI señala que, aunque en los países desarrollados existen unos servicios hidrográficos de raigambre que llevan a cabo las actividades anteriormente descritas, muchos otros países también requieren

asistencia en este ámbito. La OHI ha preparado un mapa que describe en términos generales las regiones geográficas en las que deben reforzarse la cooperación y la coordinación en aras de la seguridad de la navegación y la protección del medio marino; en él se incluyen las islas del Pacífico Sudoccidental, el Asia meridional, el Golfo Pérsico, el Mar Rojo, el África meridional, el África occidental y central, la cuenca sur del Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico y América Central y el Caribe. Por lo tanto, existen vastas zonas en todo el mundo que requieren una sólida intervención, particularmente la región de África. Cabe observar en este sentido que la Asamblea General, en el párrafo 21 de su resolución 53/32, de 24 de noviembre de 1998, invitó a los Estados a cooperar en la realización de estudios hidrográficos y la prestación de servicios náuticos para garantizar la seguridad de la navegación, así como la mayor uniformidad posible en las cartas y publicaciones náuticas, y a coordinar sus actividades para que la información hidrográfica y náutica estuviera disponible a escala mundial.

## **2. Seguridad de los buques**

### **a) Construcción, equipo y navegabilidad del buque**

54. Tal como señaló la OMI, el Código internacional de gestión de la seguridad, que impone reglas a las compañías navieras a fin de garantizar la gestión racional de las normas relativas a la seguridad y la prevención de la contaminación, cobró en 1998 carácter obligatorio en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 1974) en lo que respecta a todos los buques cisterna, graneleros, gaseros, buques de pasaje y naves de carga de gran velocidad de arqueado bruto igual o superior a 500. Las restantes categorías de buques deberán cumplir las disposiciones del Código en julio de 2002, a más tardar. La Asamblea de la OMI asignó la máxima prioridad a la aplicación de la segunda etapa de implantación del Código, tal como se refleja en su resolución A.880(21), aprobada en su 21º período de sesiones (noviembre de 1999).

55. El Sistema Mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) se puso plenamente en práctica en febrero de 1999. Los denodados esfuerzos de los gobiernos, con la asistencia de la OMI, se han traducido en la elaboración de planes de búsqueda y salvamento de conformidad con el Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento (SAR) de 1979. Esos planes tienen

ahora tal cobertura de los océanos mundiales que, dondequiera que pueda ocurrir un accidente en el mar, el mecanismo de respuesta será uniforme y conforme a las disposiciones del SMSSM. Así, actualmente se dispone de un verdadero sistema combinado SMSSM–SAR con objeto de reducir el número de vidas perdidas en el mar. La coordinación de los esfuerzos en este ámbito se está reforzando con la publicación por la OACI y la OMI de un exhaustivo Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento.

56. En la resolución A.887(21), titulada “Establecimiento, actualización y recuperación de la información contenida en las bases de datos de registro para el Sistema Mundial de socorro y seguridad marítimos”, aprobada por la Asamblea de la OMI en su 21º período de sesiones, se recomiendan procedimientos para garantizar la actualización de la información disponible en los buques que utilicen el equipo del SMSSM y su disponibilidad para, por ejemplo, los centros de coordinación y salvamento marítimos (CCSM). Todo Estado que prescriba o permita el uso de sistemas del SMSSM debe tomar las medidas necesarias para asegurar que se efectúa, mantiene y cumple el registro de las identidades.

57. La seguridad de los buques graneleros de carga seca ha pasado a ser una prioridad de la OMI en los últimos años y, en julio de 1999, un nuevo capítulo del Convenio SOLAS introdujo mejoras en las normas y reglas. La OMI examina en la actualidad nuevas recomendaciones relativas al diseño y la construcción de los buques graneleros.

58. La Asamblea de la OMI, también en su 21º período de sesiones, aprobó la resolución A.886(21), titulada “Procedimiento para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas”. La resolución estipula que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino deben ser responsables de la aprobación de las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas, así como de la introducción de enmiendas a las mismas. La resolución pretende establecer un procedimiento uniforme para la aprobación e introducción de enmiendas a las normas de funcionamiento y las especificaciones técnicas elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, a fin de garantizar que dichas normas y especificaciones respondan a los adelantos técnicos del sector.

59. Durante el mismo período de sesiones, la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.883(21), titulada “Implantación uniforme y a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación”. La resolución tiene por objeto alentar a todos los Estados a que introduzcan el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, incluso si no son partes en los Protocolos pertinentes, que entraron en vigor el 3 de febrero de 2000. El sistema armonizado abarca los requisitos de reconocimiento y certificación del Convenio SOLAS, el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y el MARPOL 73/78, así como el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ), el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CgrQ) y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) (véase también A/54/429, párr. 133).

60. Además, en su 21º período de sesiones, la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.889(21), titulada “Medios para el transbordo de prácticos”, en cuyas recomendaciones se insta a los diseñadores de buques y equipos, así como a los fabricantes, a que consideren todos los aspectos de los medios para el transbordo de prácticos en una fase temprana del diseño. El propósito es garantizar la seguridad de los prácticos, sobre todo en las operaciones de embarque y desembarque de un buque.

#### **b) Dotación de los buques y capacitación de la tripulación**

61. La OMI observa que, desde 1998, las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar deben presentar a la OMI información relativa al cumplimiento de las enmiendas de 1995 en lo que respecta a la competencia de sus instituciones de formación. En mayo de 2000, el Secretario General de la OMI presentará al Comité de Seguridad Marítima un informe de evaluación de la información comunicada por las Partes.

62. En su 21º período de sesiones, la Asamblea de la OMI aprobó en noviembre de 1999 la resolución A.890(21), titulada “Principios de la dotación de personal a los efectos de la seguridad” (véase el párrafo 136 de A/54/429). La resolución sustituye a la resolución A.481(XII), aprobada en 1981, y está concebida para tener en cuenta los cambios sobrevenidos en la

industria naviera desde entonces. En ella se incluyen principios básicos que deben aplicarse cuando se considere el nivel de efectivos con objeto de garantizar la seguridad operacional del buque.

63. Ante la inquietud suscitada por la proliferación de certificados de competencia fraudulentos, o certificados auténticos expedidos a partir de certificados extranjeros falsificados, que se han detectado en las inspecciones de control por el Estado del puerto y en las solicitudes de reconocimiento de certificados, la Asamblea de la OMI aprobó en su 21º período de sesiones la resolución A.892(21), titulada “Prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia y de servicio” (véase asimismo A/54/429, párr. 142).

### c) Condiciones de trabajo

64. El Grupo Mixto de Trabajo (OMI/OIT) para examinar el tema de la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, que se reunió por primera vez en octubre de 1999 (véase A/54/429, párr. 143), convino en que la situación de los tripulantes abandonados constituía un problema grave que requería unas medidas correctivas urgentes (véanse asimismo los párrafos 201 a 203 *infra*).

65. La OIT<sup>8</sup> y la Confederación Internacional de Sindicatos Libres (CISL) dieron cuenta de 212 casos de abandono que afectaban a más de 3.500 tripulantes y se habían notificado a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FITT) entre julio de 1995 y junio de 1999. Se afirmó que los casos enumerados no constituían sino la “punta del iceberg”<sup>9</sup>. Los marineros representados en la reunión señalaron que las reclamaciones de los créditos de la gente de mar no ocupaban un lugar destacado en la lista de prioridades marítimas y que ninguno de los instrumentos en vigor les aportaba soluciones directas, aparte de la posibilidad de interponer una demanda civil. Se consideró ilusorio pensar que los tripulantes/marineros en situación de abandono podían hacer frente al pago de las costas de las acciones judiciales iniciadas en un país extranjero.

66. El Grupo de Trabajo consideró que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establecía la obligación general de que el Estado del pabellón ejerciera un control efectivo sobre los buques que enarbolaran su pabellón, incluidos los aspectos sociales y laborales. Se reconoció asimismo que las cuestiones resultantes de los problemas de abandono incluían la

repatriación; la asistencia a los tripulantes mientras permanecieran en situación de abandono; la situación legal en el país; y el pago de la remuneración pendiente. Al examinar la suficiencia y efectividad de los instrumentos pertinentes<sup>10</sup>, el Grupo consideró que ninguno de ellos abordaba debidamente el problema de una manera exhaustiva. El Grupo llegó a la conclusión de que la obligación de repatriación de los miembros de la tripulación/gente de mar correspondía a los armadores. Sin embargo, en caso de que el armador incumpliera esa obligación, la responsabilidad primordial recaía en el Estado del pabellón con arreglo a los instrumentos internacionales aplicables<sup>11</sup>. Se sugirió la conveniencia de que los Estados del pabellón garantizaran la vigencia de un mecanismo previo al registro de buques.

67. El Grupo de Trabajo convino en la necesidad de disponer de más información sobre los puntos siguientes: las razones de la baja tasa de ratificación de los instrumentos vigentes pertinentes y los problemas encontrados; los planes nacionales vigentes y los sistemas que tratan los problemas del abandono de tripulantes/marineros; y las lecciones extraídas de los diversos regímenes de responsabilidad civil y sus repercusiones para los sistemas de certificación. Sobre la base de la información recabada, el Grupo examinaría y evaluaría los siguientes planteamientos posibles para atajar el problema: fondos nacionales; un fondo internacional; seguro obligatorio; sistemas basados en garantías bancarias o mecanismos similares; y otras propuestas<sup>12</sup>.

68. Durante la reunión, se hizo asimismo alusión a las valiosas recomendaciones sobre la repatriación de la gente de mar formuladas en la mesa redonda organizada por el Seamen’s Church Institute of the Center for Seafarers’ Rights (véase A/53/456, párr. 180)<sup>13</sup>.

### 3. Transporte de carga

69. Según informa la OMI, uno de los actos más destacados del bienio 1998–1999 fue la aprobación de las enmiendas al Convenio SOLAS en virtud de las cuales entraría en vigor, el 1º de enero de 2001, el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos e alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI).

70. En el documento que presentó al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) en el 44º período de sesiones de éste, el Fondo Mundial para la Naturaleza hizo hincapié en la importancia que tenía para la OMI el capítulo 19 del Programa 21, dado que el

transporte marítimo de sustancias peligrosas y nocivas se trataba en varios instrumentos de esa organización; por ejemplo, en los anexos II y III del Convenio MARPOL, el Código CIQ, el Código CGrQ, el capítulo VII del Convenio SOLAS, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por sustancias peligrosas y nocivas (véase también el párrafo 177 *infra*). El Fondo Mundial para la Naturaleza señaló también que, habida cuenta de que el tráfico ilícito de productos tóxicos y peligrosos se valía del transporte marítimo y de que la cooperación internacional era vital para resolver el problema, convendría que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI estudiara esa actividad (MEPC 44/13/1). El CPMM accedió a tomar en consideración el capítulo 19 del Programa 21 cuando examinara las cuestiones del capítulo 17 previstas en el tema de su programa titulado “Actividades de seguimiento de la CNUMAD” (véase el proyecto de informe del CPMM sobre su 44º período de sesiones, MEPC 44/WP/Add.2, párrs. 13.9 y 13.10).

#### 4. Seguridad de la navegación

71. En la resolución relativa a los océanos y el derecho del mar (resolución 54/31), que aprobó en su quincuagésimo cuarto período de sesiones, celebrado en 1999 la Asamblea General de las Naciones Unidas reafirmó la importancia de que se aumentara la seguridad de la navegación, así como la necesidad de cooperación al respecto.

72. La OMI ha comunicado que su Asamblea aprobó, en el 21º período de sesiones de ésta, la resolución A.893(21), titulada “Directrices para la planificación del viaje” (véase también el documento A/52/487, párr. 156). En las Directrices se señala que la elaboración de un plan del viaje o de la travesía, así como la estrecha y continua vigilancia de la progresión y situación del buque durante la ejecución de dicho plan revisten una importancia decisiva para la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación y la protección del medio marino.

73. En su 45º período de sesiones, celebrado en septiembre de 1999, el Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI terminó de revisar el capítulo V del Convenio SOLAS y presentará un borrador del texto (NAV 45/14/Add.1) al Comité de Seguridad Marítima, en el 72º período de sesiones de éste, que se celebrará en mayo de 2000, para que lo apruebe. El

Subcomité no pudo resolver todas las cuestiones que tenía pendientes, remitió esas cuestiones no resueltas al Comité de Seguridad Marítima (véase A/54/429, párr. 132)<sup>14</sup>.

74. En su 71º período de sesiones, celebrado en 1999, el Comité de Seguridad Marítima decidió que, en lugar de seguir intentando elaborar un código internacional de seguridad de los buques que atravesaran las aguas polares, aprovecharía el proyecto de código que había elaborado el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE 41/WP.7) como base para elaborar unas directrices con carácter de recomendación para los buques que atravesaran aguas cubiertas de hielo. Al elaborar esas directrices se suprimirían todas las disposiciones del actual proyecto de código que fueran incompatibles con el derecho internacional, y en particular la prescripción que se hacía en él de que se notificara por adelantado a un Estado ribereño cuando se fuera a entrar en su zona económica exclusiva. Habría que excluir a las aguas del Antártico del ámbito de la aplicación de las Directrices, a no ser que los miembros del Tratado Antártico decidieran lo contrario<sup>15</sup>. En la XXIIIª Reunión Consultiva del Tratado Antártico (celebrada del 24 de mayo al 4 de junio de 1999), se decidió elaborar unas directrices propias para la navegación antártica y actividades conexas y someterlas ulteriormente a la aprobación de la OMI. Se decidió también que se convocaría una reunión de expertos para elaborar el proyecto de directrices (véase la decisión 2 (1999), titulada “Directrices para la navegación antártica y actividades conexas” (MSC/72/13/2)).

##### a) Medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación de buques

75. La Asamblea de la OMI confirmó, en su 21º período de sesiones, la decisión que había adoptado el Comité de Seguridad Marítima con respecto a las enmiendas de las Disposiciones Generales sobre organización del tráfico marítimo (véase A/54/429, párr. 160)<sup>16</sup>.

76. El Subcomité de Seguridad de la Navegación aprobó, para que lo ratificara el Comité de Seguridad Marítima en el 72º período de sesiones de éste (que se celebraría en mayo de 2000), un sistema obligatorio de notificación de buques en las aguas situadas frente al promontorio de Chengshan Jiao y un sistema recomendado de organización del tráfico marítimo. El Subcomité aprobó también, con modificaciones, la propuesta que habían hecho los Estados Unidos de que se

siguieran determinadas rutas recomendadas frente a la costa de California (véase A/54/429. párr. 162)<sup>17</sup>. Asimismo, el Subcomité estudió el documento que había presentado España en el 71º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, celebrado en 1999, y en el que había comunicado a éste que tenía intención de implantar unilateralmente, en el futuro, un sistema de notificación obligatoria de buques dentro de sus aguas territoriales, por ejemplo en los accesos a los puertos, las zonas con gran densidad de tráfico, las zonas peligrosas para la navegación, las zonas de medio ambiente sensible, etc., a fin de crear unas condiciones de seguridad óptimas para la navegación y evitar los accidentes marítimos. Según España, esas medidas estaban en conformidad con el párrafo 1 del artículo 21 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (MSC 71/20/12). Durante el período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, los Estados Unidos y la Federación de Rusia habían señalado que en la regla V/8-1 del Convenio SOLAS se prescribía claramente que todo sistema obligatorio de notificación para buques debía presentarse antes a la OMI para su examen y aprobación<sup>18</sup>. El Subcomité observó que España tenía intención de implantar el sistema obligatorio de notificación de buques en sus aguas territoriales con arreglo a la regla V/8-1 del citado convenio. A fin de aplacar la preocupación de otras delegaciones y de garantizarse el derecho a poner en práctica ese sistema, España comunicó al Subcomité que tenía intención de presentárselo al Comité de Seguridad Marítima<sup>19</sup>.

77. Después del derrame de petróleo provocado por el hundimiento del *Erika* en las aguas de la costa occidental de Francia, en diciembre de 1999, el Primer Ministro francés anunció, el 15 de febrero de 2000, una serie de medidas destinadas a reforzar la seguridad del transporte marítimo. En relación con ello, se remitió al Secretario General de la OMI, para que la distribuyera entre todos los Estados miembros, una carta de fecha 18 de febrero de 2000 de los Ministros de Relaciones Exteriores y Transporte de Francia, que llevaba adjunto un memorando sobre el aumento de la seguridad del tráfico marítimo internacional (circular No. 2208 de la OMI). En la carta se afirma que “[l]as autoridades francesas desean que, lo antes posible, se adopten medidas que permitan evitar en el futuro sucesos de contaminación como el que actualmente afecta a Francia. Dichas autoridades han de continuar, obviamente, [...] con las medidas iniciadas en el marco de la Unión Europea respecto de estas cuestiones. [...] La Organiza-

ción Marítima Internacional sigue siendo el foro por excelencia para el examen y la adopción de decisiones con miras a crear las condiciones para un transporte marítimo más seguro y responsable”. En el memorando, Francia reitera su voluntad de tomar, junto con los otros países asociados de la Unión Europea, medidas conformes con el derecho internacional del mar y que respeten la competencia de la OMI. Francia tiene la intención de proponer a la Unión Europea que, con el fin de prevenir los accidentes ecológicos, se fortalezca la vigilancia de los buques contaminantes o peligrosos de arqueo bruto superior a 300 toneladas que entren en aguas territoriales de la Unión Europea con destino a un puerto de la misma. Este dispositivo constará de una notificación obligatoria al hacerse a la mar desde un puerto situado fuera de la Unión y 24 horas antes de la llegada a un puerto de ésta y, por otra parte, la transmisión previa obligatoria de un informe anual completo de seguridad. El acceso a las aguas territoriales de la Unión Europea podrá ser denegado por motivos de seguridad cuando se compruebe que hay deficiencias en el cumplimiento de esos requisitos.

78. Ese dispositivo se implantará de conformidad con el derecho internacional del mar, particularmente en lo que respecta a las embarcaciones de recreo y los buques que gocen de inmunidad. De conformidad con el espíritu de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, en lo que respecta a los buques que transiten por las aguas territoriales de la Unión Europea sin dirigirse a un puerto de ésta, Francia propondrá a sus asociados de la Unión Europea que se implante un dispositivo de notificación al entrar en las aguas territoriales de la Unión para los buques que transporten hidrocarburos o mercancías peligrosas a granel o ciertas mercancías particularmente peligrosas. Tal dispositivo se comunicará oportunamente a la OMI. Se lo implantaría en los estrechos de la Unión Europea de conformidad con los artículos 41 y 42 de la citada convención, de manera plenamente concertada con la OMI. Francia también tiene intención de implantar, de manera concertada con los miembros de la Unión Europea, la notificación voluntaria de los buques de arqueo bruto superior a 300 toneladas que transporten hidrocarburos o mercancías peligrosas al entrar en la zona económica exclusiva de los Estados miembros de la Unión. Dicha notificación voluntaria se establecerá de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y respetará las reglas de la navegación vigentes en la zona económica.

79. El Secretario General de la OMI, en el discurso de apertura del 44º período de sesiones del CPMM, observó que, desde el accidente del *Erika*, la Comisión Europea había celebrado reuniones para ocuparse del problema y, según las noticias de los medios de comunicación, los Ministros de Relaciones Exteriores y de Transporte de Francia habían propuesto medidas al respecto. Asimismo, dichos ministros le habían propuesto, en la carta que le habían remitido con fecha 18 de febrero, que se instituyera un marco de acción general (véase párr. 77 *supra*). Aun admitiendo que esa era una reacción comprensible en toda sociedad sensible a cualquier incidente de pérdida de vidas en el mar o de contaminación del medio marino, el Secretario General reiteró su firme convicción de que la OMI debería considerarse, siempre y sin excepciones, como el único foro en que se estudiaran y aprobaran normas de seguridad y de prevención de la contaminación que afectaran al tráfico marítimo internacional. Insistió en que toda aplicación regional, por no hablar de la aplicación multilateral, de normas nacionales que excedieran lo dispuesto en las normas de la OMI a buques de pabellón extranjero iría en detrimento de la navegación internacional y del propio funcionamiento de dicha organización, y por tanto, debía evitársela. Muchas delegaciones se mostraron de acuerdo con el Secretario General cuando éste subrayó que toda propuesta para mejorar la seguridad marítima o la protección ambiental en el plano legislativo que dimanara de las investigaciones sobre el citado accidente debería estudiarse y acordarse internacionalmente dentro del marco de la OMI, en lugar de en un marco regional o unilateral<sup>20</sup>.

#### b) Comunicaciones marítimas

80. Aparte de la información que ya se ha proporcionado (véanse los párrafos 55 y 56 *supra*) sobre el Sistema Mundial de socorro y seguridad marítimos, la OMI ha informado de que su Asamblea, en el 21º período de sesiones de ésta, había adoptado la resolución A.888 (21), titulada “Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema Mundial de socorro y seguridad marítimos”. En la resolución se recomendaba a los gobiernos que proporcionarían los elementos de los sistemas de comunicaciones móviles por satélite necesarios para que el Sistema funcionara debidamente. También se reconocía en ella que el sistema de INMARSAT era, en la actualidad, el único sistema de comunicaciones móviles por satélite cuyo uso para el Sistema Mundial estaba reconocido por los gobiernos Contratantes del

Convenio SOLAS, pero que la organización tenía que establecer criterios aplicables a la evaluación de las prestaciones y el funcionamiento de otros sistemas de comunicaciones móviles por satélite cuya utilización en el Sistema Mundial pudiera proponerse en el futuro.

#### c) Prestación de servicios y reparto de los gastos

81. La Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Navegación y Control de la Contaminación en los Estrechos de Malaca y Singapur tuvo lugar en Singapur, en octubre de 1999 (véase A/54/429, párrs. 170 a 172). Los debates se centraron en tres cuestiones: a) mejora de la seguridad de la navegación en los estrechos; b) marcos de cooperación para prevenir la contaminación marina de los estrechos y combatirla, y c) acuerdos de cooperación con arreglo al artículo 43 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En general, se reconoció que, en el citado artículo 43, se obligaba, en cierta medida, a los Estados usuarios a entablar diálogo con los Estados ribereños de los estrechos, pero que eran estos últimos los que tenían que tomar la iniciativa y decidir entre ellos qué clase y grado de asistencia necesitaban y qué modalidades de cooperación deseaban instaurar. Se consideró que era inevitable instituir algún mecanismo de financiación para aplicar lo previsto en el artículo 43 a los estrechos de Malaca y Singapur. Algunos participantes prefirieron que se instituyera un programa de carácter voluntario, pero otros prefirieron que se creara un fondo fiduciario mediante una conferencia internacional. Se admitió que una cuestión fundamental sería la de idear un sistema de administración del mecanismo de financiación que satisficiera los intereses de los Estados ribereños de los estrechos y de los Estados usuarios<sup>21</sup>.

### C. Aplicación

#### 1. Aplicación por el Estado del pabellón

82. En la conferencia internacional sobre la navegación Mare Forum, que se celebró en Amsterdam en junio de 1999, las autoridades marítimas y la industria naviera analizaron cómo podía llegarse a un equilibrio entre las fuerzas del mercado y las medidas administrativas para potenciar los servicios navieros de calidad, en detrimento de los servicios mediocres. Una de las ideas que se plantearon, que recibió el respaldo de muchos de los participantes en la conferencia y podría no sólo ayudar a aumentar la calidad de los servicios

navieros sino también hacer más rentables los servicios de buena calidad, fue la de crear una red de registros de calidad. Los principios por los que se regiría esa red serían ayudar a mejorar los resultados de los Estados del pabellón y estudiar fórmulas que permitieran suprimir, o por lo menos reducir considerablemente, la ventaja que tenían los servicios navieros de mala calidad en lo que respecta a los gastos. En la conferencia se decidió crear un grupo de trabajo que se reuniría por primera vez en septiembre de 1999 para analizar de manera oficiosa cómo llevar a la práctica la idea de la red de registros de calidad<sup>22</sup>.

83. Aparte de proporcionar la información sobre el Código Internacional de Gestión de la Seguridad a que ya se ha hecho referencia (véase el párrafo 54 *supra*), la OMI comunicó que su Asamblea había aprobado, en el 21° período de sesiones de ésta, la resolución A.880(21), titulada “Implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) a más tardar el 1° de julio de 2002”, en la que instó a los Gobiernos Miembros, a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y al sector a que tomaran urgentemente medidas adecuadas para garantizar que los buques y las compañías navieras que debieran estar en posesión del certificado prescrito en el Código IGS el 1° de julio de 2002 a más tardar contaran con él, y señaló que, en el Convenio SOLAS, no se había previsto la ampliación de los plazos para la introducción del Código IGS.

84. La OMI explicó que en el Código IGS se habían fijado los siguientes objetivos de gestión de la seguridad: establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo; tomar precauciones contra todos los riesgos señalados, y mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia. En el Código se exige que se establezca un sistema de gestión de la seguridad por parte de la “compañía”, a la que se define como el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya aceptado la responsabilidad de la explotación del buque (el sistema de gestión de la seguridad se describe en el párrafo 221 del documento A/53/456). En el Código se definen también la responsabilidad y autoridad del capitán del buque. Se dice que en el sistema de gestión de la seguridad se hará constar que “compete primordialmente [al capitán] tomar las decisiones que

sean precisas”. En el resto del Código se hace referencia a otra gente de mar y se insiste en la importancia de la capacitación.

85. La OMI comunicó de que su Asamblea había aprobado, en el 21° período de sesiones de ésta, la resolución A.881(21), titulada “Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento”, y proporcionó información sobre su formulario de autoevaluación del rendimiento del Estado de abanderamiento (o Estado del pabellón) (A/54/429, párrs. 187 y 188). En la resolución se declara que los Estados de abanderamiento tienen la responsabilidad primordial de contar con un sistema adecuado y efectivo de control de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón y garantizar que éstos cumplan las normas y las reglamentaciones internacionales pertinentes, y en ella se insta a los gobiernos miembros a que realicen una autoevaluación de su capacidad y actuación para dar total y plenamente efecto a los diversos instrumentos en que sean parte.

86. En el octavo período de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento, celebrado en enero de 2000, el Secretario General de la OMI informó al Subcomité de que, hasta entonces, sólo se habían devuelto siete formularios de autoevaluación totalmente cumplimentados y uno parcialmente cumplimentado. Instó a los Estados Miembros que no lo hubieran hecho a que cumplimentaran sus formularios y los enviaran. El Subcomité acordó una lista de criterios (véase A/54/429, párr. 189) y una serie de indicadores que permitirían medir el grado de cumplimiento, por parte del Estado de abanderamiento, de las recomendaciones que figuraban en las resoluciones de la Asamblea de la OMI A.847 (20), titulada “Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI”, y A.881(21), titulada “Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento”. El Subcomité acordó que redactaría un proyecto de circular en el que constarían los criterios y los indicadores de actuación y que se sometería a la aprobación del Comité de Seguridad Marítima y el CPMM (véase el informe del octavo período de sesiones del Subcomité, FSI 8/19, anexo 2). El Comité de Seguridad Marítima estudiará la circular y toda otra propuesta relacionada con ella en su 72° período de sesiones, que se celebrará en mayo de 2000.

87. Por lo que respecta a las medidas que se han adoptado en la OMI en relación con la invitación que le hizo a ésta la Comisión sobre el Desarrollo

Sostenible en el inciso a) del párrafo 35 de su decisión 7/1 (véase A/54/429, párr. 183) y a la petición que se le hizo en la resolución A/54/32 de la Asamblea General, cabe señalar que en el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento se debatió qué podía hacer la OMI para ayudar a solucionar el problema del incumplimiento de los Estados del pabellón, incumplimiento que constituía la causa primordial de la pesca ilícita, no regulada y no declarada. Entre las opiniones que se expresaron al respecto en el Subcomité, cabe citar las siguientes: que la pesca ilícita, no regulada y no declarada era un problema grave y que había que fomentar más la cooperación entre la FAO y la OMI (véanse también los párrafos 120 a 125 *infra*); que, aunque el Protocolo de Torremolinos, de 1993, no había entrado en vigor, había otras normas vigentes aplicables a los buques pesqueros; por ejemplo, el capítulo V del Convenio SOLAS, los anexos I y V del Convenio MARPOL, la Reglamentación sobre Colisiones, etc.; que los aspectos de esas normas que se refirieran a los buques pesqueros se debatieran en el Subcomité, y que la OMI no tenía por mandato velar por que los buques pesqueros cumplieran de manera total y efectiva las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. También se señaló en el Subcomité que la OMI no era el órgano competente para ocuparse de la nacionalidad de los buques a que se hace referencia en el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y que, por tanto, no debería estudiar el asunto. Después de largos debates, el Subcomité decidió recomendar al Comité de Seguridad Marítima y al CPMM que crearan un grupo de trabajo especial conjunto de la OMI y la FAO. En su 44° período de sesiones (celebrado en marzo de 2000), el CPMM se mostró de acuerdo, en principio, con esa propuesta, sin perjuicio de que el Comité de Seguridad Marítima decidiera estudiarla más a fondo (véase párr. 124 *infra*).

88. En un documento que presentaron en el 72° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 72/7/2), Australia, el Canadá, Francia, Polonia, Portugal, Singapur, el Reino Unido y la Comisión Europea invitaron al dicho comité a que encomendara al Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento que hiciera lo siguiente: a) estudiar la elaboración de medidas vinculantes, cuando los miembros de la OMI lo estimen apropiado, para procurar que los buques de todos los Estados del pabellón cumplan sus normas y reglamentos internacionales para aplicar de manera total y completa la Convención de las Naciones

Unidas sobre el Derecho del Mar y, por consiguiente, los Convenios de la OMI en los que son parte, y b) determinar la forma que adoptará ese instrumento y qué relación tendrá con el derecho internacional y los instrumentos de la OMI aplicables.

89. Por lo que atañe a la cuestión del vínculo auténtico, en el documento que presentaron al Subcomité en relación con el tema del programa titulado “Consecuencias que entraña la pérdida, por parte de un buque, del derecho a enarbolar el pabellón de un Estado”, los Estados Unidos proporcionaron información sobre sus usos nacionales en ese ámbito (FSI 8/6/2). Declararon que se imponían limitaciones a los buques que enarbolaban el pabellón de los Estados Unidos para garantizar que ese país mantuviera un vínculo auténtico con el buque. Los Estados Unidos concedían la nacionalidad sólo a los buques que fueran de propiedad total de ciudadanos suyos y estuvieran tripulados, primordialmente, por ciudadanos suyos. Ningún buque que se hubiera matriculado con arreglo al ordenamiento de los Estados Unidos podía matricularse en otro país o explotarse con la autoridad de otro país, sin la aprobación de los Estados Unidos.

90. Por lo que atañe a la cuestión del traspaso de pabellones, el Subcomité concedió que planteaba varios problemas jurídicos y que convendría elaborar unas directrices para ayudar a las administraciones en los procedimientos de abanderamiento y cambio de pabellón. A ese respecto, el Reino Unido recalcó que la cuestión era de particular importancia en los casos de piratería o de barcos robados que se habían vuelto a matricular, y que presentaría un documento sobre el particular en el 72° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima. El Subcomité invitó a los miembros a que presentaran observaciones y propuestas en su próximo período de sesiones e invitó al Reino Unido a que presentara un primer borrador de las directrices sobre el tema (FSI/8/19, párrs. 6.2 a 6.5).

## 2. Control por el Estado del puerto

91. La OMI comunicó que uno de los rasgos sobresalientes de las actividades que había llevado a cabo para velar por que sus normas en materia de seguridad y de lucha contra la contaminación se aplicaran de manera uniforme había sido la concertación, en el plano regional, de acuerdos sobre el ejercicio del control por el Estado del puerto. Desde que se firmó el primer acuerdo de esa índole, el memorando de entendimiento de París, la organización se propuso como objetivo

extender esa idea a todo el mundo. Aparte del memorando de entendimiento de París, hay en la actualidad otros acuerdos que abarcan otras cuatro regiones: América Latina, Asia y el Pacífico, el Caribe y el Mediterráneo, (véase también A/54/429, párrs. 190 a 207). También se ha firmado un acuerdo para el Océano Índico y otro para África occidental y central. Se ha llegado a un acuerdo sobre unos proyectos de memorando preliminares para los Estados del Mar Negro y para el Golfo Pérsico.

#### D. Siniestros e incidentes marítimos

92. Además de la información que, como ya se ha dicho antes, había proporcionado con respecto al Sistema Mundial de socorro y seguridad marítimos (párrs. 55 y 56), la OMI informó de que su Asamblea había aprobado, en el 21º período de sesiones de ésta, celebrado en noviembre de 1999, la resolución A.894(21), titulada “Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR)”, en la que se fijó el procedimiento de actualización del Manual, que había sido redactado conjuntamente por la OMI y la OACI y publicado por ellas en 1998. En la citada resolución se encomienda al Comité de Seguridad Marítima la responsabilidad de aprobar las enmiendas del Manual IAMSAR una vez que haya recibido y evaluado, por conducto de sus órganos auxiliares, las propuestas de enmienda o de adiciones. El Manual tiene por objeto ayudar a que los Estados cumplan las obligaciones que se les imponen en el Convenio de Aviación Civil Internacional, el Convenio SOLAS y el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos.

93. La Asamblea de la OMI aprobó también la resolución A.884(21), titulada “Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20))”, en la que se añadieron a la resolución A.849(20) las “Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos y se pidió a los Estados de abanderamiento que investigaran todos los siniestros marítimos graves y muy graves y que proporcionaran a la OMI los resultados pertinentes (véanse A/52/487, párrs. 138 a 141, y A/53/456, párr. 217). En ella también se exhortó a los Estados de abanderamiento a que utilizaran el Código como base para llevar a cabo las investigaciones con un criterio uniforme, a fin de determinar correctamente las causas de los siniestros y los sucesos.

## VI. Delincuencia en el mar

94. La paz y la seguridad de los océanos abarcan no sólo la seguridad política y militar tradicionales, sino también la seguridad del medio ambiente y de los recursos. Asimismo, tienen relación con la lucha contra la delincuencia en el mar, que, en los últimos tiempos, ha puesto a prueba cada vez más la capacidad ejecutiva de los Estados y que plantea un problema que la mayoría de ellos, y especialmente los Estados en desarrollo y los pequeños Estados insulares, no han podido resolver.

95. La OMI comunicó que su Asamblea, en el 21º período de sesiones de ésta, había aprobado la resolución A.900(21), en la que se fijaban los objetivos de la organización a partir del año 2000, uno de los cuales era alentar a los gobiernos y al sector a que intensificaran sus esfuerzos para prevenir y suprimir los actos ilícitos que amenazaban la seguridad de los buques, la seguridad de las personas a bordo y el medio ambiente (en particular, el terrorismo en el mar, la piratería y el robo a mano armada contra los buques, el tráfico ilícito de estupefacientes, las migraciones ilegales y el polizaje) (véase también el párrafo 50 *supra*).

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

96. La OMI proporcionó información sobre las principales tendencias que se registraban en su ámbito de competencia y comunicó que, en los últimos años, había intensificado sus actividades para ayudar a los Estados a reprimir los actos ilícitos que se cometían en el mar. En la resolución A.738(18) de la Asamblea de la OMI, relativa a las medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, se encomendó al Comité de Seguridad Marítima que siguiera examinando esa cuestión; el Comité la ha incluido en su plan de trabajo a largo plazo. Como resultado de todo ello, la secretaría de la OMI distribuye informes mensuales sobre la piratería y los robos de buques y ha estudiado fórmulas para seguir luchando contra los actos ilícitos de toda índole que se cometan en el mar.

97. Desde que el Secretario General publicó su informe anual de 1999 (véase A/54/429, párrs. 231 a 233), la OMI recibió, entre el 1º de mayo y el 30 de noviembre de 1999, otras 116 denuncias de actos de piratería y robos a mano armada<sup>23</sup>. Según el informe anual sobre piratería y robos a mano armada de la Oficina Marítima Internacional de la Cámara Naviera

Internacional correspondiente a 1999, al 31 de diciembre de ese año el Centro de Denuncias de Actos de Piratería de la citada oficina había recibido 285 denuncias de actos de piratería<sup>24</sup> y robos a mano armada, pero esperaba recibir más detalles sobre los sucesos de ese año en los meses siguientes. Dos tercios del total de los sucesos denunciados habían tenido lugar en siete zonas: Indonesia, 113 casos; Bangladesh, 23; Malasia, 18; la India, 14; el estrecho de Singapur, 13; y Somalia, Djibouti y Nigeria, 11. Los ataques en Indonesia y sus alrededores casi se duplicaron en comparación con 1998. Según la información recibida, en Somalia los piratas habían secuestrado buques y pedido rescates y la Oficina Marítima Internacional ha advertido a los buques que se mantengan alejados un mínimo de 50 millas de la costa de ese país. En el informe de la Oficina se facilita también información sobre las medidas de lucha contra la piratería que se han adoptado recientemente, como la creación de un sistema de rastreo por satélite instalado a bordo que está especialmente diseñado para localizar a los buques en el mar o en el puerto, así como sobre las medidas que han adoptado los Estados.

98. En octubre de 1999, la OMI organizó una misión de expertos en Nigeria y un seminario y un curso práctico regionales para los países de África occidental y central. Está previsto que el último acto de la ronda actual de seminarios y cursos regionales del proyecto de lucha contra la piratería de la OMI tenga lugar en la India en marzo de 2000, para los países de la región del Océano Índico (documento MSC 72/17/1 de la OMI). Se informará sobre el resultado de esos seminarios y cursos en el 72º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, que se celebrará en mayo de 2000.

99. El Grupo de Correspondencia, que se creó en el 71º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima a fin de elaborar un proyecto de texto preliminar para investigar y perseguir los delitos de piratería y robo a mano armada, presentará su informe al Comité de Seguridad Marítima en el 72º período de sesiones, junto con el proyecto de texto preliminar de un instrumento (MSA 72/17/4).

100. En el 72º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima se pedirá también que se estudie una propuesta del Reino Unido (véase párr. 90 *supra*) y otra propuesta de Francia para que se apruebe una circular dirigida a proporcionar a los centros coordinadores de salvamento marítimo unas directrices más detalladas que las que figuran actualmente en las circulares del

Comité sobre qué pueden hacer en los casos de piratería y robo a mano armada, así como los preparativos y las medidas operativas que pueden adoptar<sup>25</sup>. La esfera de actividad de los centros coordinadores de salvamento marítimo se limita, normalmente, a la búsqueda y el salvamento.

101. En su resolución más reciente sobre los océanos y el derecho del mar (resolución 54/31), la Asamblea General de las Naciones Unidas volvió a expresar su preocupación ante la amenaza cada vez mayor para la industria naviera de la piratería y los robos a mano armada en el mar y su reconocimiento y apoyo de la labor que llevaba a cabo la OMI en ese ámbito (véase también la resolución 54/32 de la Asamblea General). La Asamblea instó a los Estados a que cooperaran plenamente con la OMI para combatir la piratería y el robo de buques a mano armada, incluso presentándole denuncias al respecto, y los instó también a que aplicaran las directrices de la OMI sobre prevención de los ataques de piratería y el robo a mano armada y a que cooperaran con el Grupo de Correspondencia de la OMI, establecido con el fin de preparar directrices uniformes para la investigación por los gobiernos de los ataques contra buques y el enjuiciamiento de los autores, y con otras iniciativas de la organización en esa esfera.

102. La Asamblea General instó a todos los Estados, en particular a los Estados ribereños de las regiones afectadas, a adoptar todas las medidas necesarias y convenientes para evitar y combatir los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar, incluso mediante cooperación regional, e investigar esos incidentes dondequiera que ocurrieran o cooperar en su investigación y llevar ante la justicia a los presuntos responsables, conforme al derecho internacional. La Asamblea instó también a los Estados a que pasaran a ser partes en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y en su Protocolo, y a que velaran por su aplicación efectiva.

## **B. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas**

103. Según ha comunicado el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID), en el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de 1988, se pide a las Partes que cooperen en todo lo posible para

eliminar el tráfico ilícito por mar. Se prevén en ella dos formas de cooperación. En primer lugar, toda Parte que sospeche que una nave de su pabellón está siendo utilizada para el tráfico ilícito podrá solicitar asistencia de otras Partes a fin de poner término a esa utilización. En segundo lugar, toda Parte que sospeche que una nave que enarbole el pabellón de otra Parte está siendo utilizada para el tráfico ilícito podrá pedir al Estado del pabellón que confirme la matrícula; si la confirma, podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave, entre ellas la de abordar la nave, inspeccionarla y, si se descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo. A los efectos de esa cooperación, cada Estado, en el momento de entrar a ser Parte en la Convención de las Naciones Unidas de 1988, designará una o, en caso necesario, varias autoridades para que se encarguen de recibir dichas solicitudes y de responder a ellas y se notificará la designación al Secretario General de las Naciones Unidas.

104. El PNUFID puntualizó que un requisito fundamental para aplicar íntegramente las disposiciones en materia de cooperación del artículo 17 era que los Estados Partes en la Convención de 1988 designaran una autoridad nacional competente o, en caso necesario, varias autoridades que ostentaran la potestad legítima para otorgar o denegar a otro Estado Parte la autorización para abordar o inspeccionar una nave sospechosa de tráfico ilícito de estupefacientes o adoptar otras medidas adecuadas contra ella. La autoridad nacional competente tendría que ser capaz de responder expeditivamente tanto a la solicitud de verificación de la matrícula como a la de autorización de medidas. La aplicación íntegra de esas disposiciones se ha visto menoscabada por la incapacidad de confirmar las matrículas con rapidez y por el hecho de que no se han designado unas autoridades competentes o de que, en los casos en que se las ha designado, carecían de potestad legítima para conceder o denegar rápidamente autorizaciones. Es frecuente que las pequeñas embarcaciones de recreo o los buques pesqueros no estén matriculados o que el Estado no tenga un registro central único. Para facilitar la cooperación entre los Estados prevista en el citado artículo 17, el PNUFID tiene pensado ayudar a las autoridades competentes a instituir un marco jurídico apropiado y a adoptar métodos prácticos para fomentar la capacidad de reacción rápida (véase también A/54/429, párr. 218).

105. La OMI ha informado de que ha estudiado el problema del tráfico de estupefacientes a la luz de las enmiendas que se hicieron en 1990 al Convenio de facilitación del tráfico marítimo internacional, de 1965. Las normas y las recomendaciones prácticas aprobadas por el Comité de Facilitación se dirigen a las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes, pero rigen sólo dentro de la jurisdicción del Estado del puerto. Por tanto, cabe plantearse si la OMI debería ocuparse de la cuestión del tráfico de drogas que se lleve a cabo fuera del ámbito jurisdiccional del Estado del puerto, teniendo en cuenta el artículo 108 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el artículo 17 del Convenio de 1988.

106. La Asamblea de la OMI aprobó, en su 20º período de sesiones, la resolución A.872(20), titulada “Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional”. Las directrices abarcan los siguientes ámbitos: la necesidad de encontrar soluciones prácticas para el problema creciente del tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores, a fin de facilitar la navegación y de prevenir el tráfico ilícito de drogas; garantizar la circulación de cargas legales; descubrir y controlar la circulación de productos químicos precursores; descubrir y controlar los estupefacientes y las sustancias sicotrópicas ilícitos y detener su transporte por mar durante la carga, la travesía y la descarga.

107. Las directrices constan de un capítulo I, “Prevención del tráfico ilícito de drogas”, y un capítulo II, “Control del transporte de productos químicos que sean productos esenciales para la fabricación de drogas o productos precursores de éstas” (en los párrafos 132 y 133 del documento A/53/456 se ofrecen más detalles). Comprenden también una lista de productos químicos y productos precursores que suelen emplearse para fabricar estupefacientes y sustancias sicotrópicas, tomando como base el Convenio de 1988. Además, en un anexo de las directrices que se inspira en un informe de la OMS, se explican las propiedades de las diferentes sustancias ilícitas y los diversos tipos de adición.

### C. Tráfico ilegal de desechos peligrosos y otros desechos

108. En la quinta reunión 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 (6 a 10 de diciembre de 1999), se aprobó la decisión V/23, titulada “Prevención y vigilancia del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos”. En la decisión se hizo un llamamiento a las Partes en el Convenio para que señalaran a la atención de la secretaría de ese instrumento todo caso supuesto o confirmado y organizaran, con la asistencia de ella, cursos de capacitación y elaboraran manuales, en los planos nacional y regional, dirigidos a los funcionarios de aduanas y del cuerpo de policía, en cooperación con la Organización Mundial de Aduanas, la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) y otros órganos competentes, incluidas las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las secretarías de los acuerdos regionales que se ocupan de cuestiones análogas. En la Conferencia de las Partes se decidió que, en el futuro, se instituirían procedimientos para resolver las denuncias de tráfico ilícito y ayudar a las Partes a prevenir, descubrir, vigilar y reprimir el tráfico ilícito (véase también la decisión V/33, “Manejo ambientalmente racional”, párr. 1 d))<sup>26</sup>.

### D. Tráfico de migrantes

109. La OMI informa de que la resolución A.867(20) de su Asamblea versa sobre la lucha contra la falta de condiciones de seguridad en el tráfico o el transporte de migrantes por mar. En esa resolución (véase también A/53/456, párr. 140), se observa con preocupación la pérdida de vidas humanas provocada por la utilización de buques deficientes para el transporte de migrantes y se toma nota de la labor que realiza en ese ámbito la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal. Se invita a los gobiernos a que cooperen intensificando sus esfuerzos para reprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar. Se los invita también a que recopilen y pongan en conocimiento de la OMI y de los gobiernos que puedan verse afectados la información relativa a esas prácticas peligrosas. Se pide además, a los gobiernos que retengan a todos los buques poco seguros y faciliten la información pertinente a la OMI. Se encarga a la organización que examine esas prácticas desde la perspectiva

de la seguridad de la vida humana en el mar y se pide que garantice su participación en la preparación de todo proyecto de convenio u otro instrumento sobre el tema.

110. Después de haberse aprobado esa resolución, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó, en su 70° período de sesiones (celebrado en diciembre de 1998), unas medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar (circular 896 del Comité de Seguridad Marítima). En tanto no se ponga en vigor un convenio contra la delincuencia transnacional organizada, incluido el tráfico de migrantes, en esa circular del Comité se ofrecerán medidas provisionales no vinculantes para prevenir y reprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar.

111. En la citada circular (véase también A/54/429, párrs. 223 a 228) se prevé que todo Estado que tenga motivos fundados para sospechar que un buque que ejerce la libertad de navegación, de conformidad con el derecho internacional y que enarbola el pabellón o lleva matrícula de otro Estado utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar podrá notificarlo al Estado de abanderamiento, pedir confirmación de la matrícula y, cuando ésta se confirme, pedir autorización para tomar las medidas oportunas con respecto a dicho buque. El Estado de abanderamiento podrá autorizar al Estado requirente a visitar el buque, inspeccionarlo y realizar un examen relativo a su seguridad.

112. Asimismo, en la circular se prevé que cuando se descubra que un buque utiliza prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, los Estados deben: a) comunicar inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque o en cuyo registro esté inscrito los resultados de las investigaciones realizadas acerca de la seguridad en virtud de lo dispuesto en el párrafo 12 de la circular, y b) consultar inmediatamente sobre las medidas ulteriores que procede adoptar, tras enviar o recibir los informes relativos al buque en cuestión. Si de la inspección se desprende que el buque realiza actividades peligrosas, los Estados adoptarán medidas apropiadas de conformidad con las disposiciones pertinentes de la legislación nacional e internacional. Además, velarán por que las personas que viajen a bordo del buque viajen en condiciones seguras y reciban un trato humano y por que toda medida que

se adopte en relación con el buque sea ecológicamente racional.

113. Cuando haya indicios razonables para sospechar que un buque realiza actividades peligrosas relacionadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar y se llegue a la conclusión de que, según el derecho marítimo internacional, el buque carece de nacionalidad o se lo puede asimilar a un buque que carece de ella, los Estados inspeccionarán las condiciones de seguridad de aquél, cuando sea necesario. Si de la inspección se desprende que el buque realiza actividades peligrosas, los Estados adoptarán las medidas que correspondan en virtud de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional e internacional.

114. El Centro de las Naciones Unidas de Prevención Internacional del Delito comunicó que el Comité Especial encargado de elaborar una convención contra la delincuencia organizada transnacional había debatido el proyecto revisado de protocolo contra el tráfico de migrantes por tierra, mar y aire (A/AC.254/4/Add.1/Rev.4) (véase también A/54/429, párr. 230). La sección II del proyecto de protocolo versaba sobre el tráfico de migrantes por mar. Las disposiciones del artículo 7 (Cooperación y asistencia recíproca), el artículo 7 *bis* (Medidas contra el tráfico de migrantes por mar), el artículo 7 *ter* (Cláusulas de salvaguardia) y el artículo 7 *quater* (Aplicación) se derivaban de las de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de 1988, y las de la circular MSC/Circ.896 de la OMI (véase párr. 111 *supra*). Dichos artículos se debatieron en el sexto período de sesiones del Comité Especial (celebrado en diciembre de 1999). El debate se centró, sobre todo, en cómo aplicar los principios de los instrumentos internacionales vigentes a casos concretos de tráfico de esa índole. Estaba previsto seguir debatiendo el proyecto de protocolo en los períodos de sesiones octavo, noveno y décimo del Comité Especial, que se celebrarían en febrero, junio y julio de 2000 respectivamente<sup>27</sup>.

## E. Polizonaje

115. Según ha informado la OMI, en la resolución A.871(20) de su Asamblea, que se aprobó en el 20º período de sesiones de esta última (celebrado en noviembre de 1997), figuran las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje (véase también

A/53/456, párrs. 154 a 159). En las directrices se señala que la resolución de los casos de polizonaje es difícil debido a las distintas legislaciones nacionales de los diversos países que pueden estar implicados. Sin embargo, algunos principios básicos pueden ser de aplicación general. En las directrices se insta a los propietarios de los buques y a las autoridades portuarias a que colaboren estrechamente. En los casos en que así esté previsto en la legislación nacional, las autoridades nacionales estudiarán la posibilidad de procesar a los polizones por los daños y perjuicios ocasionados. Los países permitirán el regreso de los polizones cuando se haya verificado que posean la nacionalidad de esos países o el derecho de residencia en ellos, mientras que el país del puerto de embarco inicial del polizón aceptará, por lo común, el regreso de aquél hasta que se resuelva definitivamente el asunto. Debe hacerse todo lo posible por evitar situaciones en que un polizón haya de permanecer retenido a bordo de un buque de manera indefinida.

116. En las disposiciones ulteriores de las directrices se especifican con mayor detalle las obligaciones de los capitanes, los propietarios de los buques o los explotadores de éstos, el país del primer puerto de escala previsto después del descubrimiento de un polizón (puerto de desembarco), el país del puerto de embarco inicial del polizón, el país cuya nacionalidad o ciudadanía parece o pretende poseer el polizón, el Estado de abandono del buque y todos los países de tránsito durante el proceso de repatriación.

117. En su 27º período de sesiones, el Comité de Facilitación de la OMI observó con preocupación que los gobiernos miembros y las organizaciones internacionales habían denunciado un número considerable de incidentes de polizonaje<sup>28</sup> y que esos incidentes constituían una carga onerosa para los buques y las tripulaciones afectados y para la industria naviera en su conjunto (véase también A/54/429, párrs. 241 a 243). Esos incidentes, que probablemente representaban sólo una parte del problema real, dado que eran escasas las administraciones y organizaciones que los habían denunciado, eran prueba de que había que adoptar medidas urgentes para atajarlo. El Comité revisó la circular relativa a la denuncia de esos incidentes (FAL.2/Circ.50/ Rev.1) y ordenó a la secretaría de la OMI que publicara una lista trimestral de incidentes y un análisis estadístico de las denuncias recibidas en cada año civil o no civil. El Comité también creó un grupo de correspondencia que se encargaría de

determinar qué cuestiones y qué prioridades principales podrían tratarse en una reglamentación futura y de proponer la fórmula más idónea y rápida para hacer que las Directrices de la OMI sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizaje surtieran efecto práctico<sup>29</sup>.

## VII. Desarrollo y ordenación de los recursos marinos y protección del medio marino

118. En el informe anual de 1999 (A/54/429, párrs. 244 a 248), se hizo hincapié en que el desarrollo sostenible de los océanos y de los mares es parte integral de la aplicación efectiva de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y se incluyen allí observaciones sobre las dimensiones económicas, ecológicas y sociales de los océanos y los mares (las estimaciones sobre el valor económico de los océanos oscilan entre 1 billón y 7 billones de dólares; la estimación del valor ecológico oscila entre 3 billones y 21 billones de dólares). Habida cuenta del enfoque integrado aplicado a los asuntos oceánicos en el proceso de consultas, vale la pena recordar los resultados del examen crítico realizado en 1997 por el Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible en relación con lo aprendido por el sistema de las Naciones Unidas en la esfera del desarrollo sostenible. El Comité Interinstitucional fue establecido en noviembre de 1992 por el Comité Administrativo de Coordinación, con el objetivo de promover la cooperación y las actividades conjuntas dentro del sistema de las Naciones Unidas a fin de prestar apoyo a la ejecución del Programa 21 y a otros resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Su objetivo es también coordinar las respuestas del sistema de las Naciones Unidas y la labor de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible y de otros órganos y procesos intergubernamentales en la esfera del desarrollo sostenible.

119. Los resultados del examen del Comité Interinstitucional, que el Comité Administrativo de Coordinación señaló a la Asamblea General, destacaron que el concepto del desarrollo sostenible proporcionaba un marco normativo global para el conjunto de las actividades a nivel del sistema de las Naciones Unidas en los planos mundial, regional y nacional y entrañaba la aplicación de políticas conexas para promover el desarrollo económico, una mayor equidad social y la

sostenibilidad ambiental (A/S-19/6, anexo, párr. 2; A/54/131-E/1999/75, párr. 6). En consecuencia, hay que actuar con precaución frente a las tendencias de inclinarse por una u otra parte a costas de la relación trilateral.

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

#### 1. Pesquerías marinas

120. La sobreexplotación de los recursos marinos vivos, la excesiva capacidad pesquera, las capturas incidentales y los descartes siguen causando gran preocupación a la comunidad internacional (véase, entre otros, A/53/456, párrs. 261 a 265, y A/52/487, párrs. 191 a 197). Además, se considera que la prevalencia de la pesca ilegal, no regulada y no declarada es uno de los problemas más graves que afecta actualmente a las pesquerías mundiales. Es probable que ello tenga consecuencias importantes en la ordenación a largo plazo y sostenible de las pesquerías, según se hizo hincapié en el Comité de Pesca de la FAO en febrero de 1999 y se reconoció en la Conferencia Mundial de Pesquerías de la FAO (marzo de 1999) y en la decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (véase también A/54/429, párrs. 249 a 257).

121. La Asamblea General, en su resolución 54/32, exhortó a la OMI a que, en cooperación con la FAO, las organizaciones y arreglos regionales de la ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales pertinentes, y en consulta con los Estados y entidades, precisase el concepto de vínculo legítimo entre el buque pesquero y el Estado a fin de facilitar la aplicación del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces.

122. El Comité de Pesquerías hizo un llamamiento urgente a los Estados para que considerasen la ratificación lo antes posible del Acuerdo para promover el cumplimiento y, hasta que entre en vigor, adopten medidas adicionales a fin de encarar el problema de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, incluso señalando a la atención de la OMI las cuestiones del cambio de pabellón de los buques pesqueros y del registro de buques. Después de ese llamamiento, se han emprendido en el plano internacional varias iniciativas, incluso la elaboración de un plan internacional de lucha contra la pesca ilegal, no regulada y no declarada.

123. Australia, los Estados Unidos y el Canadá realizaron una presentación en el octavo período de sesiones

del Subcomité de la OMI de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Londres, 24 a 28 de enero de 2000), en que se invitaba al Subcomité a prestar asistencia a la FAO y a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible para luchar contra la pesca ilegal, no regulada y no declarada mediante, por una parte, la cooperación en medidas para velar por que los buques de pesca de todos los Estados del pabellón respeten las normas y los criterios internacionales, especialmente los establecidos en el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo del Mar (nacionalidad de los buques), así como las disposiciones de otras convenciones pertinentes y, por otra parte, para seguir perfeccionando el control sobre los puertos de los Estados, con referencia concreta a los buques de pesca, como medio de complementar la falta de capacidad o voluntad de los Estados del pabellón de cumplir las obligaciones que les incumben en relación con los buques que enarbolan su pabellón (véase también el párrafo 87 *supra*). En el Subcomité se opinó, entre otras cosas, que la dirigencia de la FAO era un primer elemento esencial para lograr progresos en la cuestión y que la FAO debería suministrar más información sobre estadísticas y datos sobre los buques de pesca en general, y, en particular, sobre los buques dedicados a la pesca ilegal, no regulada y no declarada, y que los aspectos de ordenación y conservación de las pesquerías de la pesca ilegal, no regulada y no declarada no deberían encararse en el contexto de los procedimientos de la OMI de supervisión por el Estado rector del puerto. En cuanto esto último, la Argentina informó al Subcomité de la decisión adoptada por los miembros del Acuerdo de Viña del Mar de incluir como parte de sus procedimientos de comprobación a la inspección de los buques de pesca.

124. El Subcomité decidió recomendar al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino la creación de un grupo de trabajo ad hoc conjunto de la OMI y la FAO e invitó a la FAO a que presentase la documentación pertinente para el mandato de dicho grupo en el 72º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (mayo de 2000) para su examen (véase el informe del Subcomité sobre su octavo período de sesiones, FSI 8/19, párrs. 6.6 a 6.16). En su 44º período de sesiones (marzo de 2000), el Comité de Protección del Medio Marino convino en que la OMI, según habían pedido la Asamblea General y la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, prestaría asistencia a la FAO para encarar la pesca ilegal, no regulada y no declarada en relación con la seguridad de

los buques de pesca y la prevención de la contaminación proveniente de éstos y otras cuestiones conexas. El Comité de Protección del Medio Marino también convino en principio, con sujeción a su futuro examen por el Comité de Seguridad Marítima, en establecer el Grupo de Trabajo conjunto propuesto de la OMI y la FAO<sup>30</sup> (véase también el párrafo 87 *supra*).

125. El Gobierno de Australia, en cooperación con la FAO, organizará en Sydney, del 15 al 19 de mayo de 2000, una consulta de expertos sobre la pesca ilegal, no regulada y no declarada, con miras a preparar el primer proyecto de un plan de acción internacional para encarar de manera eficaz todas las formas de este tipo de pesca. Los resultados de la reunión serán examinados en la Consulta Técnica de la FAO, que se celebrará en Roma del 2 al 6 de octubre de 2000. El proyecto de plan de acción internacional será presentado luego para su aprobación al 24º período de sesiones del Comité de Pesca, que se celebrará en 2001.

126. En cuanto a los acuerdos de pesca entre Estados costeros en desarrollo y Estados pesqueros de aguas distantes, se han expresado nuevas preocupaciones en relación con la cuantía de los beneficios netos que obtienen estos últimos en virtud de dichos acuerdos. Por ejemplo, Marruecos estimó recientemente que, desde que celebró su primer acuerdo de pesca con los Estados pesqueros en 1988, ha perdido 3.500 millones de dólares y más de 60.000 puestos de trabajo. Marruecos está actualmente reforzando su industria pesquera, con una inversión de 770 millones de dólares entre 1999 y 2003. Se espera que para 2003 la industria gane un valor agregado de 1.300 millones de dólares, con una tasa media de crecimiento anual del 11%<sup>31</sup>. En un acuerdo pesquero celebrado recientemente por Papua Nueva Guinea se prevé generar ingresos por conducto de los gastos que realicen los buques de pesca de países de aguas distantes en los comercios basados en tierra. Pero recientemente se ha informado de que esos ingresos no se están materializando porque la mayor parte de los buques no anclan en los puertos de Papua Nueva Guinea. Por otra parte, se ha informado de que Namibia ha celebrado acuerdos de pesca con la Unión Europea teniendo en cuenta sus propias necesidades nacionales, ha aumentado el empleo en el sector de la pesca y ha incrementado los ingresos fiscales y, al mismo tiempo, ha reducido la cuantía de las capturas totales permisibles, con miras a promover la recuperación de las poblaciones<sup>32</sup>.

127. En la actualidad, y la maricultura representa más del 25% de toda la oferta mundial de alimentos marinos. En los últimos tiempos, ha adquirido importancia el debate sobre la maricultura comercial en oposición a la pesca tradicional. Por una parte, causa inquietud que los pescadores tradicionales pierdan sus medios de vida para hacer lugar a inversores externos o a quienes no son pescadores, al igual que las posibles repercusiones negativas en los ecosistemas costeros. Por otra parte, también se reconoce que la maricultura puede aumentar la producción, crear empleo y aumentar las ganancias y utilidades en divisas. Por ejemplo, en la India los gobiernos estatales y el gobierno federal están estudiando otras fuentes de ingresos para los pescadores tradicionales y tecnologías de maricultura ecológicamente sostenibles<sup>33</sup>. En la República Unida de Tanzania, en enero de 2000 se suspendió un proyecto multimillonario de maricultura del camarón debido a preocupaciones sobre la degradación del medio ambiente<sup>34</sup>.

128. En el Programa 21 se alientan las actividades encaminadas a promover pautas de consumo que reduzcan las tensiones ambientales y satisfagan las necesidades básicas de la humanidad. En ese contexto, en relación con las pesquerías marinas y la maricultura, se han difundido varias guías con opciones para los consumidores. Entre las más recientes se pueden mencionar la guía de los alimentos marinos publicada por el Programa de los Océanos Vivos de la National Audubon Society de los Estados Unidos, y la guía de alimentos marinos publicada por el Acuario de la Bahía de Monterrey, de California. Este último incluye 34 especies, con categorías que van desde aquellos que existen en cantidades suficientes para el consumo humano hasta las poblaciones que se encuentran en niveles peligrosamente bajos. En su programa de vigilancia de los alimentos marinos, el Acuario de la Bahía de Monterrey incluye 11 especies a las que considera la mejor elección, 14 consideradas problemáticas, y 15 que considera conveniente evitar; entre estas últimas se incluyen el bacalao, el bogavante americano, el angelote, el mero chileno, el tiburón, el camarón, el pez espada y el atún rojo (véase el espacio en la Web del Acuario en [www.montereybayaquarium.org](http://www.montereybayaquarium.org)). La lista se preparó no sólo sobre la base de las condiciones de las poblaciones, sino también teniendo en cuenta las repercusiones en el hábitat, los riesgos y las capturas incidentales. No obstante, las empresas de alimentos marinos y las asociaciones comerciales han expresado ciertas reservas. El Environment Defense Fund, con sede en Nueva York, prevé establecer un espacio en la

Web, cuyo nombre provisional es Seafood Scorecard, que brindará asesoramiento a los consumidores, con hincapié especial en la maricultura (véase también el párrafo 127 *supra*).

## 2. Diversidad biológica marina y costera

129. Según informó la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, además de la ejecución del programa de trabajo sobre la diversidad biológica marina y costera del Mandato de Yakarta, la cada vez mayor preocupación que causa el problema del descoloramiento de los corales ha hecho que la Secretaría del Convenio inicie actividades para encarar la cuestión.

130. A fin de prestar asistencia al Órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico del Convenio sobre la Diversidad Biológica para encarar las cuestiones en su quinto período de sesiones, la Secretaría Ejecutiva de la secretaría del Convenio convocó una consulta de expertos sobre el descoloramiento de los corales, que se celebró en Manila del 11 al 13 de octubre de 1999, con el objetivo de determinar los aspectos científicos, técnicos y tecnológicos más importantes de la cuestión, sobre la base de los descubrimientos más recientes. En la consulta de expertos se determinaron varias cuestiones, como la importancia ecológica, cultural y económica de los arrecifes de coral para los pequeños Estados insulares en desarrollo; los principales factores que amenazan la supervivencia de los arrecifes de coral (además de los factores antropogénicos, como el aumento de la temperatura de la superficie del mar); el papel del descoloramiento de los corales como causa posible de una pérdida grave de diversidad biológica; y las consecuencias socioeconómicas del fenómeno. También se determinaron algunas lagunas e incertidumbres cruciales en el conocimiento científico, así como también lagunas en la información, y se recomendaron algunas medidas prioritarias y posibles respuestas, así como la aplicación del criterio de los ecosistemas al problema del descoloramiento de los corales.

131. En su quinto período de sesiones, celebrado en Montreal del 31 de enero al 4 de febrero de 2000, el Órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico hizo suyas las conclusiones de la consulta de expertos en que, entre otras cosas, se hizo hincapié en la reunión de información sobre todos los aspectos del descoloramiento de los corales y sus efectos a largo plazo; creación de capacidad, mediante programas de capacitación y otros medios, para investigar las

causas y consecuencias del descoloramiento de los corales; elaboración y aplicación de políticas, incluso el uso de los marcos de políticas existentes a fin de aplicar las distintas medidas de conservación establecidas en el nuevo llamamiento de acción de la Iniciativa Internacional sobre los arrecifes de coral (véase A/54/429, párrs. 321 a 324); determinación y creación de otros medios de vida para las personas que dependen directamente de los servicios de los arrecifes de coral; comenzar esfuerzos para elaborar medidas conjuntas entre el Convenio sobre la Diversidad Biológica, el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y la Convención sobre las Marismas, a fin de establecer medidas de evaluación de la vulnerabilidad, creación de la capacidad y de la restauración en relación con el descoloramiento de los corales, así como directrices para las instituciones financieras, incluso el Fondo Mundial del Medio Ambiente (FMAM), a fin de prestar apoyo a sus actividades; las actividades de la FAO y de las organizaciones regionales de pesca encaminadas a elaborar y aplicar medidas para evaluar y mitigar las repercusiones en las pesquerías del aumento de la temperatura de la superficie; la movilización de programas y mecanismos internacionales para prestación de asistencia financiera y técnica, como el Banco Mundial, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el FMAM, los bancos regionales de desarrollo, así como fuentes nacionales y privadas, a fin de prestar apoyo a la aplicación de iniciativas encaminadas a encarar las causas y consecuencias del descoloramiento de los corales<sup>35</sup>.

132. En cuanto a la esfera temática de la diversidad biológica marina y costera, incluso los mecanismos para la aplicación del programa de trabajo sobre la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina y costera y el análisis del descoloramiento de los corales, el Órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico aprobó recomendaciones relativas a: a) la importancia de la presentación de informes por la Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica sobre la aplicación de los instrumentos de aplicación del programa de trabajo del Mandato de Yakarta, incluso la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras, los recursos vivos marinos y costeros, las zonas protegidas marinas y costeras, la maricultura, y las especies y los genotipos exóticos, con miras a evaluar su eficacia, criterios para determinar el éxito y/o sus limitaciones, así como los resultados en surgimiento o previstos y lo aprendido de su aplicación; b) cooperación con los órganos internacionales

pertinentes; c) integración plena del descoloramiento de los arrecifes de coral en el programa de trabajo relativo a la diversidad biológica marina y costera; d) determinación del papel primario que desempeña el cambio climático en el descoloramiento de los arrecifes de coral y la comunicación de esa opinión a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático; e) aplicación de medidas en respuesta al descoloramiento de los arrecifes de coral, como medidas de creación de capacidad, investigación y supervisión, participación de la comunidad y programas de educación pública; f) presentación de monografías sobre el descoloramiento de los arrecifes de coral para su difusión mediante un mecanismo de coordinación; y g) examen de la necesidad de asignar recursos<sup>36</sup>.

133. En su 44º período de sesiones (marzo de 2000), el Comité de Protección del Medio Marino, de la OMI, convino en que el Comité debería examinar en el futuro la descarga de contaminantes cerca de los arrecifes de coral y en otras zonas sensibles a los nutrientes<sup>37</sup>.

134. En cuanto a la distribución equitativa de los beneficios dimanados del uso de los conocimientos tradicionales, las innovaciones y las prácticas pertinentes a la conservación de la diversidad biológica, un acontecimiento reciente de interés ha sido el acuerdo celebrado entre una comunidad aborigen de la India y un instituto de investigaciones asociado a una empresa farmacéutica de la India a fin de comercializar un tónico de hierbas derivado de una planta local. Según los expertos, se considera que el acuerdo es un modelo para las medidas de la llamada bioprospección, propiciada en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, de 1992. Se ha dicho que quizás este proceso sea la primera vez en que algunos beneficios se han dirigido directamente a la fuente del conocimiento de los medicamentos tradicionales<sup>38</sup>. Sería útil tomar nota de la aplicabilidad de esta instancia a la diversidad biológica marina y costera.

135. La relación entre los ecosistemas marinos y la diversidad biológica marina es muy compleja. Un ejemplo de dicha complejidad es el descubrimiento reciente de los hábitat que sobreviven en los megapenachos subacuáticos. Las erupciones volcánicas subacuáticas emiten desde las entrañas del lecho marino rocas cargadas con minerales y extrañas formas de vida. Un efecto secundario, recientemente descubierto, de dichas erupciones son los gigantescos remolinos subacuáticos de agua caliente, llamados megapenachos, observados por primera vez en 1986. Durante una erupción

subacuática, en ocasiones el agua hirviendo emerge del lecho oceánico y se expande hasta que forma un disco de 10 millas o más de diámetro. Al mismo tiempo, comienza a rotar y a desplazarse, viajando durante meses por distancias de cientos de millas. En los últimos estudios de los megapenachos se ha descubierto que su desplazamiento vertical puede llevar energía y alimentos a la superficie del mar y sostener vida marina en zonas consideradas previamente yermas. Las bacterias que se alimentan de metano y de otras sustancias químicas nocivas sirven de alimento a tubícolas de 3 pies de largo y a pequeños mejillones. Estas formas de vida, llamadas termófilas, sólo pueden sobrevivir en sitios calientes cerca del lecho marino. Los estudios recientes de los megapenachos indican que, de hecho, pueden ser ecosistemas móviles, que se desplazan horizontalmente y que transportan a los termófilos a zonas en que no hay actividad volcánica ni respiraderos.

136. Como se señaló en los informes anteriores (A/50/713, párrafos 243 a 244, y A/51/645, párrafos 229 a 232), el tema general de la diversidad biológica de los fondos marinos, así como las cuestiones concretas de los recursos genéticos de los fondos abisales más allá de la jurisdicción nacional y de la alta mar, plantea cuestiones importantes. No sólo se relacionan con la protección y preservación del medio marino, incluso el de la zona de los fondos marinos internacionales y de la alta mar, sino también en cuestiones como la aplicación del régimen de las investigaciones científicas marinas, la obligación de conservar y ordenar los recursos vivos de la alta mar y la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en general.

## **B. Recursos marinos no vivos**

### **1. Minerales**

#### **Yacimientos de petróleo y gas costa afuera**

137. Desde su comienzo, hace poco más de 50 años, la industria del petróleo y el gas costa afuera ha aumentado constantemente su participación en la producción total mundial de petróleo y gas y, en la actualidad, representa entre el 25% y el 30% de la producción total. Hoy día la industria prevé extraer petróleo y gas a una profundidad de 10.000 pies y hasta 250 millas costa afuera. Los expertos consideran que, además del aumento constante de la demanda mundial de energía, un elemento que ha cumplido un papel importante en el crecimiento de la industria de la extracción costa afuera

es la aplicación de nuevas tecnologías, especialmente la adquisición, el procesamiento y la interpretación de datos sísmicos tridimensionales y de cuatro dimensiones (incluyendo el tiempo); técnicas de perforación horizontal; complejos submarinos, oleoductos y gasoductos de etapas múltiples y el uso de instalaciones flotantes de extracción, almacenamiento y descarga.

138. Con la cada vez mayor demanda de petróleo y gas, la exploración y la producción costa afuera han comenzado a desplazarse hacia lugares remotos y difíciles, en que pocas actividades de búsqueda y descubrimiento se habían realizado en el pasado y hacia algunas zonas escogidas de aguas profundas en que previamente los estratos de sal oscurecían lo que se encuentra debajo de ellos. Las cuatro zonas en que recientemente se ha desarrollado mayor actividad son el Golfo de México, el Mar del Norte, el África occidental y el Asia sudoriental.

139. En el África occidental, especialmente costa afuera de Angola, el Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Namibia y Nigeria, se han observado las actividades más intensas de extracción costa afuera de petróleo y gas, en su mayor parte en aguas profundas. El descubrimiento más reciente fue informado por Texaco en un yacimiento costa afuera de Nigeria, a 4.800 pies de profundidad, con una profundidad total de unos 15.700 pies. Las reservas de este yacimiento podrían superar el equivalente de 1.000 millones de barriles de petróleo (aproximadamente el equivalente de 140 millones de toneladas métricas de petróleo), con lo que sería uno de los yacimientos más importantes encontrados hasta la fecha en las aguas profundas del África occidental.

#### **Otras fuentes de energía**

140. Las investigaciones también se están dirigiendo a la recuperación de hidratos de metano, es decir compuestos congelados de gas metano. En el lecho oceánico del margen continental de todo el mundo existen enormes depósitos mantenidos a alta presión, a una profundidad de 600 a 1.500 pies. Los científicos han estimado que la cantidad de compuestos orgánicos de carbono que se encuentran en los hidratos de metano del lecho oceánico es el doble de la que se encuentra en todos los depósitos terrestres de petróleo recuperable y no recuperable, gas y carbón. Las actividades de investigación y desarrollo relativas a las fuentes de energía no convencionales y renovables (olas, mareas, corrientes, viento costa afuera, gradientes térmicos oceánicos y gradientes de salinidad) todavía se encuentran

en la etapa experimental. No obstante, se reconocen ampliamente sus grandes posibilidades (por ejemplo, se estima conservadoramente que la energía explotable total derivada de las olas alcanza a 400.000 millones de watts).

### **Minerales no combustibles**<sup>39</sup>

141. Los minerales marinos no combustibles existen en estado consolidado, no consolidado y fluido y se los encuentra en los fondos marinos de los márgenes continentales, las cuencas oceánicas profundas y en el agua de mar. Los depósitos consolidados se pueden recuperar por perforación y excavación cuando son insolubles, como las vetas metálicas en la roca madre; o por minería por solución, cuando son solubles, como el azufre y las sales. Los depósitos no consolidados se presentan como sedimentos o nódulos que se pueden recuperar mediante técnicas de dragado. Las sustancias disueltas, las partículas o el agua dulce se pueden extraer del agua de mar mediante distintas técnicas de desalinización. Los adelantos relativos a los minerales marinos en el margen continental dentro de la zona económica exclusiva —depósitos consolidados (metales, carbón, azufre, sales, potasio, fosforita), depósitos no consolidados (materiales industriales como arena y grava y sales minerales con contenido de oro, platino, gemas preciosas, incluso diamantes, estaño, titanio, etc.) y fluidos (sustancias químicas contenidas en el agua de mar y en el agua dulce)— figuran en detalle en los párrafos 333 a 335 del informe anual de 1999 (A/54/429). Las novedades relativas a los minerales marinos de los fondos abisales dentro de la jurisdicción nacional y más allá de ella (nódulos polimetálicos, cortezas ricas en cobalto y sulfuros polimetálicos) se describen en los párrafos 336 a 343 del mismo informe.

142. La extracción de arena y grava ha sido y sigue siendo una de las principales industrias mineras marinas, que suministra materias primas para la construcción, la protección de la costa y el rellenado de playas. Se espera que siga aumentando en todo el mundo debido al crecimiento demográfico y económico. En respuesta a la preocupación sobre la degradación de las playas y las costas, la minería de la arena y la grava se está desplazando cada vez más costa afuera para evitar los efectos negativos en la recuperación de las costas. Según los expertos, cabe esperar que continúe el reciente crecimiento acelerado de la extracción costa afuera de diamantes (con un producto anual estimado de 1.000 millones de dólares). Se espera que aumente

la extracción de agua dulce para consumo, agricultura e industria, en respuesta a las necesidades regionales y debido a que ha mejorado la eficacia en relación con los costos de la energía empleada para los procesos de desalinización.

143. En cuanto a los sulfuros polimetálicos, según la evaluación más reciente, tanto los sulfuros como los productos biológicos que se encuentran cerca de los depósitos de sulfuro podrían ser extraídos de los sitios hidrotérmicos de los fondos abisales. La destrucción de los ecosistemas conexos se podría evitar más eficazmente limitando la minería a los depósitos de sulfuro separados de los manantiales calientes activos. En cuanto a la tecnología de la minería, el Japón está desarrollando un robot minero oceánico, que será ensayado en los depósitos de sulfuros polimetálicos de su zona económica exclusiva en la depresión de Okinawa. El Organismo de Minería de los Metales del Japón está realizando un estudio de viabilidad, de cinco años de duración, sobre este gran depósito que se encuentra a unos 1.600 metros de profundidad (aproximadamente 5.250 pies). En caso de resultar exitoso el ensayo, se podría emplear el robot minero para los sulfuros polimetálicos y los nódulos polimetálicos.

144. Las primeras licencias para la explotación de sulfuros polimetálicos fueron expedidas por Papua Nueva Guinea en 1997 (véase A/53/456, párr. 302 y A/54/429, párrs. 339 y 340). Mientras que Papua Nueva Guinea está a punto de completar su política de minería costa afuera, otras naciones insulares del Pacífico, por ejemplo Fiji y las Islas Salomón, utilizando como modelo la política de Papua Nueva Guinea, también han comenzado a formular políticas de minería costa afuera con la asistencia de la Comisión de Geociencia del Pacífico Sur (SOPAC), un organismo técnico que recibe el apoyo de 18 gobiernos de la región. Desde el descubrimiento del primer respirador hidrotérmico y de los depósitos de sulfuro polimetálico conexos en el Pacífico Sur en 1984, se han encontrado otros respiraderos de sulfuro polimetálico costa afuera de Fiji, Tonga y Papua Nueva Guinea. Se han encontrado grandes depósitos de nódulos de manganeso costa afuera de las Islas Cook y cortezas ricas en cobalto costa afuera de los Estados Federados de Micronesia, las Islas Marshall y Kiribati. En una declaración, la SOPAC manifestó que la explotación de los minerales marinos en el Pacífico Sur podría entrañar un desarrollo considerable en algunos de los países más pequeños y menos desarrollados del mundo.

## 2. Instalaciones y estructuras costa afuera

145. En el informe anual de 1999 (A/54/429, párrs. 345 a 360) se señalan las novedades en relación con las instalaciones y estructuras costa afuera, usualmente conexas a la industria costa afuera del petróleo y el gas, pero que no se limitan a éstas. Entre las novedades se incluyen los aspectos de seguridad, contaminación de las actividades costa afuera, las cuestiones conexas a la remoción y desmantelamiento y las normas y estándares internacionales aplicables a las unidades costa afuera móviles.

146. El desmantelamiento de las instalaciones costa afuera en desuso ha constituido un tema importante de las deliberaciones de las partes contratantes de la Convención de Londres y de la Comisión para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nororiental de la OSPAR. En ese contexto, podría ser importante un descubrimiento reciente: se observó que las colonias de un coral en peligro crecían en las estructuras de concreto de algunas antiguas torres flotantes de perforación de petróleo y gas del Mar del Norte, a unos 100 a 200 pies por debajo de la superficie del mar. Este descubrimiento del coral tiene consecuencias importantes para el desmantelamiento futuro de las plataformas obsoletas de petróleo y gas. Algunos expertos sugieren que una posibilidad podría ser dejar en su lugar algunas partes de la estructura, por ejemplo, los grandes sostenes de concreto, a fin de preservar las colonias existentes de coral y ayudarlas a asentarse.

## C. Protección y preservación del medio marino

### 1. Reducción y control de la contaminación

#### a) Actividades y fuentes terrestres de contaminación<sup>40</sup>

147. En el informe anual correspondiente a 1999 (A/54/429, párrs. 372 a 383) se examinó el estado de aplicación del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra a mediados de 1999. Entre las cuestiones contempladas figuraba la etapa operacional de la Oficina de Coordinación del Programa, la preparación de los programas de acción regionales, la identificación de las aguas residuales como una fuente terrestre importante de contaminación, la ejecución del Proyecto sobre la evaluación mundial de las aguas

internacionales financiado por el FMAM y el establecimiento de un servicio de intercambio de información.

148. El Consejo de Administración del PNUMA aprobó en su 20° período de sesiones (Nairobi, 1° a 5 de febrero de 1999) la decisión 20/19 B, relativa al Programa de Acción Mundial, en la que destacaba la necesidad de tomar medidas urgentes para acelerar la ejecución del Programa. El Consejo de Administración decidió realizar el primer examen intergubernamental del estado de la ejecución del Programa de Acción Mundial en el año 2001, e invitó al PNUMA a que organizase antes de fines de 1999 una reunión de un grupo de expertos, con la participación de gobiernos y organizaciones internacionales y no gubernamentales, para facilitar la preparación de ese examen.

149. Algunas ideas preliminares sobre el alcance, los resultados previstos y los posibles procesos para las dos reuniones mencionadas se examinaron con varios gobiernos, organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales y representantes del sector privado. Se está preparando una estructura para la presentación de informes sobre los progresos en la ejecución del Programa de Acción Mundial a nivel nacional, regional y mundial. Está previsto celebrar la reunión preparatoria del 26 al 28 de abril de 2000 en La Haya. Entre los temas que se van a examinar figura el proceso que habrá de conducir al examen del año 2001, sus resultados previstos y los aspectos financieros.

150. La mayor parte de las actividades necesarias para la aplicación del Programa de Acción Mundial las están realizando los gobiernos. Contribuyen también las organizaciones y programas internacionales y regionales, las organizaciones no gubernamentales y otros agentes. En la nueva dirección estratégica de la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial, las tres principales esferas de actividades son: a) la evaluación/análisis para la adopción de medidas; b) las medidas de movilización a nivel nacional, regional y mundial; y c) la evaluación de los avances y el ulterior desarrollo del Programa.

151. En la mayoría de los cursos prácticos convocados por la Oficina de Coordinación del Programa, los gobiernos han señalado las aguas residuales como una fuente terrestre importante de contaminación que afecta a la salud humana y de los ecosistemas y se ha pedido al PNUMA que otorgue prioridad a esa fuente concreta de contaminación. El Consejo de Administración del PNUMA, en su decisión 20/19 B, pidió al Director

Ejecutivo que, en cooperación con los gobiernos, los órganos y organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones pertinentes, explorase la posibilidad de que el PNUMA convocara, para el año 2000, una conferencia mundial para abordar el problema de las aguas residuales. En respuesta a esa decisión, el PNUMA, en estrecha colaboración con la OMS, el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (Hábitat) y el Consejo de Colaboración para el Abastecimiento de Agua Potable y Saneamiento Ambiental, ha elaborado un plan de acción estratégico sobre las aguas residuales urbanas en el marco del Programa de Acción Mundial. Uno de los principales resultados previstos podría ser un examen de la situación a nivel mundial, incluido el alcance del problema, las zonas más afectadas y las causas principales.

152. En el Programa de Acción Mundial se recomendó que se estableciese un servicio de intercambio de información como medida prioritaria para movilizar conocimientos especializados y experiencia, incluida la facilitación de una cooperación eficaz en los planos científico, técnico y financiero, así como la creación de capacidad. A nivel mundial, el servicio de intercambio de información se está organizando en torno a las organizaciones de las Naciones Unidas que se ocupan de las categorías de las fuentes, que se especifican en el Programa y se explican en la resolución 51/189 de la Asamblea General, de 16 de diciembre de 1996, sobre los arreglos institucionales para el Programa de Acción Mundial (véase también el documento A/53/456, párrs. 332 a 337). El servicio de intercambio de información servirá para estructurar todas las actividades de la secretaría del Programa, en tanto que la metodología para solicitar la adopción de medidas a nivel local, nacional, regional y mundial se elaborará en primer lugar en el período 2000–2001 para la categoría de fuentes “aguas residuales” (que se ha determinado es una prioridad importante en los países en desarrollo) y se aplicará más tarde a las demás categorías de fuentes.

153. El establecimiento del núcleo central del servicio de intercambio de información se inició oficialmente en el período extraordinario de sesiones de la Asamblea General convocado para examinar el Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, celebrado en septiembre de 1999 ([www.gpa.unep.org](http://www.gpa.unep.org)). Durante el período 2000–2001, se desarrollarán los nodos regionales, así como los nodos correspondientes a las categorías de fuentes de que se ocupan los principales organismos de

las Naciones Unidas, incluidos los de aguas residuales (OMS), movilización de sedimentos y nutrientes (FAO), petróleo y basura (OMI), contaminantes orgánicos persistentes (COP) (PNUMA) y alteración física y modificación de los hábitat (PNUMA). Dos mares regionales (el Caribe y el Pacífico Sur) han comenzado el desarrollo de sus nodos del servicio de intercambio de información y se prevé que pueda disponerse de prototipos a principios del año 2000.

154. Un reciente acontecimiento de relieve a nivel regional es la formulación del Protocolo relativo a la contaminación procedente de fuentes y actividades terrestres del Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe, adoptado en la Conferencia de Plenipotenciarios celebrada en Aruba del 27 de septiembre al 6 de octubre de 1999. La Conferencia fue convocada por el PNUMA y la copatrocinaron los Gobiernos de Aruba (Reino de los Países Bajos) y los Estados Unidos.

155. Como dijo el PNUMA, con la adopción del Protocolo los países de la región del Gran Caribe han dado un enorme paso adelante hacia el mejoramiento de la sostenibilidad de sus zonas marinas y costeras y han enviado un mensaje claro de que los gobiernos de la región están dispuestos a prevenir y controlar la contaminación procedente de actividades terrestres que amenaza su sostenibilidad ambiental. Es el primer instrumento jurídico en una región en desarrollo en el que se establecen normas regionales para las aguas residuales domésticas y se pide también la elaboración de legislación, planes y programas nacionales para controlar las fuentes agrícolas de contaminación marina.

156. El Subcomité sobre océanos y zonas costeras y el Subcomité sobre recursos hídricos del Comité Administrativo de Coordinación (CAC) han llegado a un acuerdo sobre las funciones y responsabilidades de cada uno de ellos en lo que respecta a facilitar la cooperación interinstitucional en la ejecución del Programa de Acción Mundial. Esos subcomités serán una plataforma para fomentar la coordinación y la cooperación interinstitucionales en cuestiones relacionadas con la ejecución del Programa mediante: a) el fomento de las aportaciones de los organismos asociados en la ejecución del Programa; b) la formulación de observaciones y asesoramiento sobre el estado de la ejecución del Programa y sobre sus futuros planes de desarrollo; c) la revisión, cuando sea necesario, de las funciones y responsabilidades de los distintos organismos en la

ejecución del Programa; y d) su constitución en un foro para la proyección exterior del Programa.

157. La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI) ha señalado que la industria es uno de los principales contribuyentes al problema de las fuentes terrestres de contaminación química que llega al medio marino, aunque las aguas residuales urbanas y los desechos de los vertederos son también una parte importante del problema global. La ONUDI, mediante sus programas integrados de base nacional, contribuye a encontrar soluciones al problema de las fuentes (de contaminantes) y las actividades basadas en tierra (por ejemplo, la acuicultura y la destrucción de los manglares) que tienen efectos nocivos en el medio marino. Entre los programas de la ONUDI figura el asesoramiento sobre la formulación de políticas ambientales, la introducción de tecnologías de fabricación menos contaminantes, así como la lucha contra la contaminación (vigilancia del cumplimiento, tratamiento de los residuos urbanos y de los residuos industriales peligrosos) y la ordenación ambiental (por ejemplo, evaluación de los riesgos y del impacto ambiental). La ONUDI realiza también actividades regionales, como el proyecto del FMAM sobre el gran ecosistema marino del Golfo de Guinea y el Programa Ambiental del Mar Caspio del FMAM, y participará, como principal organismo de ejecución, en el proyecto del FMAM sobre el Mar Amarillo. Esos proyectos del FMAM se ocupan de cuestiones transfronterizas relacionadas con la contaminación de origen terrestre y los recursos pesqueros, además de los problemas de los países que participan. La ONUDI acaba de completar la primera fase del proyecto del gran ecosistema marino del Golfo de Guinea. En la evaluación final que se ha llevado a cabo se recomienda vivamente que la ONUDI ejecute la segunda parte del proyecto.

#### **b) Contaminación por vertimiento; gestión de desechos**

##### **Eliminación de desechos en el mar**

158. Según informa la OMI, como resultado de los esfuerzos constantes de esa organización y de las Partes Contratantes en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres), las actividades de vertimiento de desechos industriales prácticamente han desaparecido en los Estados contratantes. La Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio aprobó también una resolución por la que

se prohibía a partir de 1994 todo tipo de eliminación e incineración en el mar de desechos industriales, así como el vertimiento de desechos radiactivos de baja actividad.

159. Con la adopción en 1996 de un Protocolo del Convenio de Londres se ha marcado un hito en la normativa internacional sobre la prevención de la contaminación marina por vertimiento de desechos. El Protocolo representa una importante modificación del enfoque del problema de cómo regular el uso del mar como depósito de materiales de desecho. En él se prohíbe el vertimiento de cualquier desecho salvo los que se enumeran en el tratado (sistema contrario al que se utilizó en el convenio original, en el que se prohibía el vertimiento de algunas sustancias, pero permitía el vertimiento, en principio, bajo ciertas condiciones). En el Protocolo se enmienda de forma sustancial y exhaustiva el Convenio y se hace hincapié en la aplicación del enfoque de precaución y del principio de quien contamina paga.

160. La Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución más reciente sobre los océanos y el derecho del mar (resolución 54/31), expresó su preocupación acerca de la constante amenaza que constituye para los mares el vertimiento de desechos nucleares y otras sustancias tóxicas e instó a los Estados a que adoptasen todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar debida al vertimiento de materiales radiactivos y desechos industriales, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio de Londres y sus enmiendas. La Asamblea instó a los Estados a que pasaran a ser partes en el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres y a que velasen por su aplicación efectiva.

161. En la 21ª Reunión Consultiva (celebrada del 4 al 8 de octubre de 1999) las Partes Contratantes en el Convenio de Londres continuaron su examen de las cuestiones relacionadas con la aplicación y el cumplimiento del Convenio de Londres y el vertimiento de desechos radiactivos. La Reunión Consultiva aprobó también un nuevo mandato para su Grupo Científico (resolución LC.57(21)) y decidió incluir en el programa para su siguiente reunión la interpretación del término "desecho industrial" a fin de elaborar una interpretación común y coherente del término y de la lista inversa (anexo I, párr. 11)<sup>41</sup>. A este respecto, cabe señalar que no se pudo conseguir un consenso en la Reunión acerca de si la eliminación en el océano de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) procedente de la producción de

electricidad a partir de combustibles fósiles debía considerarse un desecho industrial, aunque el Grupo Científico había llegado a esa conclusión. La Reunión acordó que el Grupo Científico se mantuviera al corriente de los acontecimientos en materia de la eliminación de CO<sub>2</sub> e informase, según conviniera, a futuras reuniones consultivas<sup>42</sup>.

162. La 21ª Reunión Consultiva acordó no establecer en ese momento un órgano subsidiario permanente sobre cuestiones relacionadas con el cumplimiento; en su lugar se convocaría, como y cuando fuese necesario durante futuras reuniones consultivas, el Grupo Especial de Trabajo sobre notificación y cumplimiento, establecido en la 20ª Reunión Consultiva y que se había reunido durante la 21ª Reunión Consultiva. Se acordó mantener las “cuestiones relacionadas con el cumplimiento” como tema fijo del programa (véase también A/54/429, párr. 389).

163. El Grupo Especial de Trabajo se reunió del 4 al 7 de octubre de 1999 y, en cumplimiento de la solicitud formulada por la Reunión Consultiva: a) elaboró situaciones hipotéticas de incumplimiento y recomendó procedimientos para solucionarlas; b) preparó un proyecto de cuestionario sobre cuestiones relacionadas con el incumplimiento; c) identificó los obstáculos para el cumplimiento; y d) examinó un plan de trabajo en el que figuraba una exposición de elementos para la aplicación del Protocolo de 1996.

164. La Reunión Consultiva convino en que las seis situaciones hipotéticas de incumplimiento elaboradas por la Reunión Consultiva ofrecían una imagen completa<sup>43</sup>. La Reunión Consultiva aprobó el cuestionario sobre cuestiones relacionadas con el incumplimiento que había preparado el Grupo de Trabajo e invitó a las Partes Contratantes a que devolvieran el cuestionario completado para el 17 de marzo de 2000. La Reunión hizo suya también la propuesta de concepto de proyecto que había preparado el Grupo de Trabajo para abordar la cuestión de los obstáculos al cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Londres y aprobó un programa de trabajo en el que figuraba una exposición de elementos para la aplicación del Protocolo de 1996<sup>44</sup>.

165. El Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) presentó el “Inventario de desechos radiactivos eliminados en el mar” (IAEA-TECDOC-1105) en la 21ª Reunión Consultiva (LC21/INF.5). En el documento se examinaba la eliminación controlada y

deliberada de desechos radiactivos en el mar desde 1946 a 1993 y se demostraba claramente que la eliminación de desechos radiactivos en el mar se había realizado principalmente en dos zonas: el Atlántico Nororiental y la zona del Océano Ártico. El vertimiento había tenido lugar en el Atlántico Nororiental hasta 1983 y en el Océano Ártico hasta 1993 (véase también A/54/429, párrs. 390 a 393).

166. El OIEA ha preparado un proyecto de informe sobre “Accidentes y pérdidas en el mar en los que están involucrados materiales radiactivos” que se presentará a los Estados miembros del OIEA para su examen y aprobación. Por lo que se refiere a la información sobre las descargas procedentes de fuentes terrestres, el OIEA informó a la Reunión de que se había elaborado y se estaba ensayando un sistema computadorizado de bases de datos. Se estimó que ese trabajo era una parte importante de la contribución del Organismo al Programa de Acción Mundial<sup>45</sup>.

167. La 21ª Reunión Consultiva aprobó las directrices para la aplicación del concepto *de minimis* en el marco del Convenio de Londres, que había preparado un grupo especial de expertos en la materia, sobre la base de un informe del OIEA, y había sido examinado por un grupo de redacción en la 21ª Reunión (véase también A/54/429, párrs. 392 y 393)<sup>46</sup>. Las directrices contienen un procedimiento de evaluación paso a paso para establecer si un material puede considerarse *de minimis* a los fines del Comité de Londres (y puede, por tanto, ser vertido) o si son necesarias nuevas evaluaciones. Algunos materiales pueden requerir una evaluación más concreta para determinar si son *de minimis*. El OIEA está elaborando orientaciones para la realización de evaluaciones concretas. Entre tanto, cuando una Parte Contratante autorice el vertimiento del material en la zona de la alta mar sobre la base de una evaluación concreta, debería incluir en sus informes a la secretaría del Convenio el criterio de evaluación utilizado.

168. Al examinar la cuestión de los niveles de radiactividad *de minimis*, y tras examinar el Inventario del OIEA, varias Partes Contratantes señalaron que se habían dado casos de vertimiento de desechos radiactivos (cuyo vertimiento en el mar estaba prohibido) cerca de las costas de Estados que no eran el Estado responsable del vertimiento. La Reunión señaló que, en virtud del Convenio de Londres, corresponde a los Estados la responsabilidad de asegurar que las actividades que se realicen dentro de su jurisdicción o bajo su control no

causen daño al medio ambiente de otros Estados o al de zonas fuera de los límites de la jurisdicción<sup>47</sup>.

169. El Protocolo (del Convenio sobre la Protección del Mar Negro contra la Contaminación) sobre la protección del medio marino del Mar Negro contra la contaminación procedente de fuentes terrestres de 1992, que entró en vigor el 15 de enero de 1994, se va a examinar para sustituir el enfoque de las listas negra y gris por el de la lista inversa, tal como se hizo en el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres<sup>48</sup>.

### **Movimiento transfronterizo de desechos peligrosos**

170. La Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación aprobó, en su quinta reunión, celebrada en diciembre de 1999, un Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación (véase también el párrafo 205 *infra*).

171. La Conferencia aprobó también una Declaración sobre gestión ambientalmente racional, en la que se hacía hincapié en la necesidad perentoria de reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos y fortalecer en todo el mundo la capacidad para su manipulación apropiada. En la Declaración, junto con la decisión V/33 de la Conferencia, sobre la “Gestión ambientalmente racional”, se esbozaban las principales esferas de concentración del Convenio durante el próximo decenio, entre las que cabe citar la prevención, la reducción al mínimo, el reciclado, la recuperación y la eliminación de los desechos contemplados en el Convenio; las tecnologías menos contaminantes; una mayor reducción de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos o de otro tipo; la prevención y vigilancia del tráfico ilícito; la creación de capacidad técnica e institucional; los centros regionales y subregionales; el intercambio de información; la cooperación y asociación entre todos los interesados; y la elaboración de mecanismos para el cumplimiento del Convenio y sus enmiendas y la vigilancia de su aplicación eficaz. Por lo que se refiere a esta última cuestión, la Conferencia, en su decisión V/16, titulada “Vigilancia de la aplicación y el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Convenio de Basilea”, solicitó al grupo de trabajo jurídico que preparase un proyecto de decisión para su aprobación por la Conferencia de las Partes en su sexta reunión, en la que se estableciera un mecanismo

transparente, eficaz en función de los costos y no vinculante, cuya administración debía correr a cargo de un órgano existente o de uno nuevo, encargado de recomendar la mejor forma de promover la aplicación cabal y vigilar y ayudar a las Partes en sus esfuerzos por aplicar las decisiones de la Conferencia relacionadas con el cumplimiento. Podría solicitarse la asistencia de ese órgano si una o varias Partes suscitaran alguna cuestión relacionada con la aplicación o con el cumplimiento en relación con sus propias actividades o las actividades de otras Partes en las que participasen directamente<sup>49</sup>.

172. Entre las decisiones que aprobó la Conferencia cabe citar la decisión V/23 “Prevención y vigilancia del tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos” (véase párr. 108) y la decisión V/28 “Desguace de buques” (véase párr. 44).

### **c) Contaminación causada por buques**

173. Cabe destacar que los acontecimientos que se presentan en otras partes del presente informe revisten también importancia en esta esfera, el tema de la contaminación causada por buques, por ejemplo, los principales objetivos de la OMI para el próximo decenio, párr. 50; el Programa integrado de cooperación técnica de la OMI, párrs. 265 y 266; la aplicación por el Estado del pabellón, párrs. 82 a 90; el control por el Estado del puerto, párr. 91 y la responsabilidad e indemnización, párrs. 194 a 206.

174. Por lo que se refiere a la prevención, la reducción y el control de la contaminación del medio marino por buques, la OMI determinó las siguientes tendencias principales.

175. En cuanto a la prevención de la contaminación marina, la tendencia hacia la intensificación de la protección del medio marino se ha visto subrayada por la aprobación en 1997 de un nuevo anexo VI de MARPOL 73/78 sobre la prevención de la contaminación del aire por buques.

176. La OMI ha pasado a considerar prioritaria la necesidad de eliminar gradualmente las pinturas antiincrustantes utilizadas en los buques. Como resultado, durante el bienio 2000–2001 se convocará una conferencia diplomática para examinar disposiciones en los tratados que regulen el uso de sistemas antiincrustantes en los buques que tengan efectos nocivos para el medio marino. La OMI trabaja también para preparar otra conferencia diplomática con el fin de aprobar un

instrumento jurídico mediante el cual se controle la introducción de organismos acuáticos nocivos a través del agua de lastre de los buques.

177. La entrada en vigor del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC), ha conducido al desarrollo de una capacidad nacional y regional en la esfera de la respuesta de emergencia para combatir la contaminación marina accidental provocada por buques. La Conferencia sobre la cooperación internacional en la esfera de la preparación y la lucha contra la contaminación por sustancias peligrosas y nocivas aprobó, en marzo de 2000, el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por sustancias peligrosas y nocivas (véase A/54/429, párr. 427). Al igual que en el Convenio OPRC, en el Protocolo se establece un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra los accidentes o las amenazas importantes de contaminación marina. En el Protocolo se definen las sustancias peligrosas y nocivas mediante referencias a listas de sustancias incluidas en diversos convenios y códigos de la OMI.

178. La OMI comunicó que, en su 21° período de sesiones, la Asamblea de la organización había aprobado la resolución A.897 (21), titulada “Enmiendas a las especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446 (XI) enmendada por la resolución A.497 (XII))”. Las enmiendas tienen por objeto simplificar el sistema de vigilancia y control del lavado con crudos con el fin de evitar los riesgos para la salud de los inspectores asociados con las inspecciones internas.

179. En vista de la aprobación en 1999 de las enmiendas de los anexos I y II de MARPOL 73/78 (véase A/54/429, párr. 401), el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI, en su 44° período de sesiones (celebrado en marzo de 2000) aprobó las Directrices para la elaboración de planes de emergencia a bordo para los casos de contaminación marina causada por petróleo y otras sustancias nocivas líquidas, y enmiendas de la resolución MEPC.54 (32) sobre las Directrices para la elaboración de planes de emergencia a bordo para los casos de contaminación marina (véanse MEPC 44/12/1, anexos 2 y 3, y MEPC 44/WP.7, anexos 2 y 3).

180. La descarga de sustancias peligrosas transportadas por mar en embalajes está regulada por el anexo III

de MARPOL 73/78. En su 44° período de sesiones, el CPMM aprobó enmiendas del apéndice del anexo III (véase MEPC 44/WP.7, anexo 1).

181. Se revisó el anexo IV de MARPOL 73/78, en el que se regula la descarga de aguas residuales procedentes del funcionamiento normal de los buques, con el fin de facilitar su entrada en vigor. En su 44° período de sesiones, el CPMM aprobó el proyecto de texto del anexo IV revisado y aprobó una resolución sobre la aplicación del anexo IV<sup>50</sup>.

182. Se señaló a la atención del CPMM en su 44° período de sesiones el problema de los desechos de plástico y las artes de pesca obsoletas en el Océano Pacífico septentrional, como resultado de un aumento de las violaciones del anexo V de MARPOL 73/78. El Comité aprobó enmiendas del anexo V, artículo 3, párrafo 1 b) ii) y del artículo 9, párrafos 1 b) y 3 a), así como de las Directrices para la aplicación del anexo V (véase MEPC 44/WP.7/Add.1). Los Estados Unidos organizarán un curso práctico internacional sobre los desechos resultantes del funcionamiento normal, los buques y las artes de pesca obsoletas en otoño del año 2000 (MEPC 44/INF.17).

183. El CPMM, en su 44° período de sesiones, aprobó una propuesta (MEPC 44/11/4 y Corr.1) en virtud de la cual se incluía la zona del Mar del Norte como zona de control de las emisiones de óxido de azufre (SO<sub>x</sub>) en virtud del anexo VI de MARPOL 73/78 y un proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI sobre la disponibilidad y utilización de fuel oil para buques de bajo contenido de azufre en las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> designadas en virtud del artículo 14 3) del anexo VI (MEPC 44/WP.5).

#### **Aplicación de MARPOL 73/78**

184. En su 44° período de sesiones, el CPMM resolvió todas las cuestiones pendientes en relación con el capítulo 4 (Vigilancia del cumplimiento) del proyecto de publicación “MARPOL – Cómo llevarlo a la práctica” (véase A/54/429, párrs. 406 a 408) y aprobó su publicación y distribución. El Comité acordó que las provisiones de MARPOL que son complementarias o que requieren una interpretación a la luz de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se presentarían en una nota de pie de página junto con los artículos correspondientes de la Convención. La nota de pie de página se colocaría al final de un párrafo introductorio sobre la relación entre

MARPOL y el derecho del mar internacional. No se incluirían en el texto otras referencias a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Comité decidió también eliminar todas las referencias a una “zona equivalente” a la zona económica exclusiva.

185. La OMI comunicó que, en su 21° período de sesiones, la Asamblea de la organización había aprobado la resolución A.896(21) sobre el “Establecimiento y utilización de instalaciones portuarias de recepción de desechos” (véase A/54/429, párr. 410). En esa resolución se pedía al Comité que elaborase directrices sobre el establecimiento y utilización de instalaciones portuarias de recepción de desechos. En la resolución se señalaba que, aunque en el Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias se proporcionaba orientación y asesoramiento técnico, era necesario disponer de directrices sobre la mejor forma de planificar el establecimiento y utilización de instalaciones portuarias de recepción de desechos que satisfagan las necesidades de sus usuarios.

186. Un grupo de correspondencia del CPMM sobre instalaciones de recepción ha estado trabajando en las directrices, que contienen información para el establecimiento y mejora de las instalaciones portuarias de recepción de desechos y proporciona información acerca de la gestión de las instalaciones existentes, así como para la planificación y el establecimiento de otras nuevas. El CPMM, en su 44° período de sesiones, aprobó, mediante una resolución, las directrices para garantizar la adecuación de las instalaciones portuarias receptoras de desechos preparada por el grupo de correspondencia en ese período de sesiones, con pequeñas enmiendas (MEPC 44/W.8).

187. La OMI señaló que la falta de instalaciones de recepción de agua de lastre sucia, desechos de aceite y basura seguía siendo un problema importante para la industria naviera en algunas zonas y era el motivo principal de contaminación del medio marino. Las Partes en MARPOL 73/78 tienen la obligación de velar por el establecimiento de instalaciones de recepción adecuadas en los puertos, terminales, dársenas de reparación de buques y puertos deportivos. El establecimiento de instalaciones de recepción es especialmente importante cuando los países desean que se designen sus zonas costeras como zonas especiales. La información sobre instalaciones de recepción proporcionada por los Estados miembros puede consultarse en el espacio de la OMI en la Web: [www.imo.org/imo/circs/mepc/listrec.htm](http://www.imo.org/imo/circs/mepc/listrec.htm).

### **Progresos en la redacción de nuevos instrumentos**

188. La OMI comunicó que, en su 21° período de sesiones, la Asamblea de la organización había aprobado la resolución A.895(21), titulada “Sistemas antiincrustantes utilizados en buques” (véase A/54/429, párrs. 414 y 415). En la resolución se establecía que el CPMM debía elaborar un instrumento de alcance mundial y jurídicamente vinculante para hacer frente a los efectos nocivos de los sistemas antiincrustantes utilizados en buques. El instrumento debería garantizar la prohibición en todo el mundo de la aplicación de compuestos orgánicos del estaño que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes en los buques antes del 1° de enero de 2003, y una prohibición total de la presencia de compuestos orgánicos del estaño que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes de los buques antes del 1° de enero de 2008. La Asamblea aprobó la celebración de una conferencia en el año 2001 para aprobar el instrumento jurídico propuesto. El Grupo de Trabajo (véase A/54/429, párr. 415) que está elaborando el proyecto de texto del instrumento jurídico decidió en el 44° período de sesiones del CPMM que el instrumento debía aplicarse a todos los buques y también a las plataformas marinas. El Grupo examinó también la función del Estado del puerto y del Estado del pabellón en la aplicación del instrumento. En el próximo período de sesiones del CPMM (que se celebrará en octubre de 2000), el Grupo emprenderá un examen artículo por artículo del proyecto de instrumento jurídico<sup>51</sup>.

189. El Grupo de Trabajo al que el CPMM ha encomendado la elaboración de un texto jurídico sobre la gestión del agua de lastre (véase A/54/429, párr. 420) se reunió durante el 44° período de sesiones del CPMM. El Grupo adoptó un enfoque de dos vías del ámbito de aplicación del instrumento. La primera vía requeriría que los buques sujetos a las disposiciones del instrumento cumplieren determinados requisitos básicos para la gestión del agua de lastre en todo momento y en todo el mundo, como los requisitos de elaborar un plan de gestión del agua de lastre, un libro de registro de la gestión del agua de lastre y un requisito de disponer de cierta capacidad para gestionar los sedimentos. Las opiniones estaban divididas acerca de si el estado de la tecnología era lo suficientemente avanzado para exigir a los buques existentes ejercer una opción primaria de gestión del agua de lastre, como el intercambio de agua de lastre, como parte de los

requisitos básicos. En la segunda vía, cada país tendría derecho a designar zonas en las aguas bajo su jurisdicción como zonas de control de la descarga de agua de lastre o como zonas de control de la carga de agua de lastre. Los países designarían esas zonas de conformidad con el derecho internacional. En esas zonas designadas, los países exigirían medidas diferentes o más estrictas de las establecidas en los requisitos básicos de la primera vía. El Grupo de Trabajo acordó en principio que, tras designar un área, el país lo notificaría a la OMI para la adopción de las medidas ulteriores necesarias. También se alcanzó un acuerdo en principio sobre las responsabilidades de los Estados del pabellón, costero y del puerto, así como de la OMI.

### **Acontecimientos regionales**

190. En un seminario/simposio sobre arreglos regionales para el establecimiento de instalaciones receptoras y para la adhesión, aplicación y puesta en práctica de MARPOL 73/78, que fue organizado por la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME) y el Centro de Ayuda Mutua para Emergencias en el Mar (MEMAC) en estrecha colaboración con la OMI (octubre de 1999) se trató de un estudio sobre la posibilidad de establecer instalaciones receptoras (véase A/54/429, párr. 422) y se aprobó un plan de trabajo que debería aplicarse en julio de 2002. El plan prevé haber establecido instalaciones de recepción para los desechos cubiertos por los anexos I, II y V de MARPOL; la adhesión, aplicación y ejecución previstas de acuerdo con los anexos I, II y V de MARPOL; y la entrada en efecto del estatuto de “zona especial” prevista de conformidad con los anexos I y V. El Consejo Ejecutivo de la ROPME, en su reunión de diciembre de 1999, hizo suyas las conclusiones del Simposio (MEPC/44/INF.7).

#### **d) Contaminación procedente de las actividades de explotación en el mar**

191. La Asamblea de la OMI, en su 21º período de sesiones, tomó nota de que el Comité de Protección del Medio Marino consideraba que era necesario que las industrias del petróleo y el gas y todas las partes interesadas elaboraran unas directrices sobre las mejores prácticas ambientales en las actividades de exploración y explotación de petróleo y gas en el mar (véase A/53/456, párr. 258) y acordó mantener la cuestión en estudio. La delegación de la Federación de Rusia hizo hincapié en la importancia de la elaboración de las

directrices y declaró que el Comité de Protección del Medio Marino debía seguir examinando el asunto<sup>52</sup>. Propuso al Comité, en su 44º período de sesiones, que se formularan las directrices sobre las mejores prácticas ambientales teniendo en cuenta todos los aspectos pertinentes de la prevención de la contaminación marina procedente de actividades en el mar, incluida la creación de un plan de emergencia para la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, la provisión de equipo para combatir la contaminación por hidrocarburos y la prosecución de la elaboración del régimen de responsabilidad financiera por los derrames de hidrocarburos (MEPC/44/13/2).

192. Durante las deliberaciones en el período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, se manifestaron diversas opiniones sobre la exposición de la Federación de Rusia y, en particular, sobre la función del Comité en la formulación de las directrices. En general se aceptó que las cuestiones relativas a la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos debían ser examinadas por el Grupo de trabajo sobre preparación, lucha y cooperación del Comité, mientras que las responsabilidades financieras por los derrames podrían ser examinadas por el Comité Jurídico. El Comité reconoció que las medidas que se adoptaran sobre los aspectos ambientales de las operaciones de extracción de petróleo y gas frente a las costas deberían tomarse principalmente en los planos nacional, subregional y regional, de acuerdo con lo recomendado por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su decisión 7/1. Sin embargo, dado que en algunas regiones se seguía careciendo de directrices y que algunos países habían pedido a la OMI que proporcionara información pertinente sobre cómo controlar la contaminación marina resultante de las actividades mar adentro, el Comité de Protección del Medio Marino acordó invitar a los países interesados de las regiones que ya tienen directrices y a las organizaciones internacionales interesadas a que proporcionaran información al Comité en su próximo período de sesiones en octubre de 2000. La información, una vez que hubiera sido examinada y revisada según conviniera por el Comité, podría ser difundida en forma de circulares del Comité a fines de referencia para los países y las regiones interesadas cuando prepararan sus directrices. Se informó al Comité de que en una conferencia sobre exploración y producción de gas y petróleo que tendría lugar en junio de 2000 en Noruega se tratarían cuestiones ambientales pertinentes. El resultado de la conferencia se

señalaría a la atención del Comité de Protección del Medio Marino<sup>53</sup>.

193. El Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP), en su reunión de agosto de 1999, al examinar asuntos de particular interés relativos a la degradación del medio ambiente marino, señaló que en determinadas zonas del Asia sudoriental, seguían llevándose a cabo actividades de exploración y explotación de gas y petróleo en las que se tenía muy poco en cuenta el requisito previo de las evaluaciones de las consecuencias ambientales. Aunque las empresas comerciales estaban facultadas para realizar exploraciones de combustibles fósiles, que podían entrañar la realización de una evaluación de los efectos ambientales, era necesario que las autoridades nacionales y regionales responsables hicieran cumplir las normas acordadas para este tipo de evaluaciones a fin de garantizar que se llevaban a cabo de la manera adecuada<sup>54</sup>.

#### e) Responsabilidad e indemnización

194. La OMI proporcionó la siguiente información sobre las principales tendencias con respecto a esta cuestión en el período más reciente.

195. Un acontecimiento importante en la esfera de la responsabilidad y la indemnización fue la aprobación en 1996 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) y el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas de 1976. El Convenio SNP establece un régimen de responsabilidad e indemnización de dos aspectos: no sólo cubre la contaminación, sino también otros riesgos, como fuegos y explosiones causados por sustancias peligrosas y nocivas. El Protocolo sobre la limitación de la responsabilidad de 1996 aumenta sustancialmente los límites iniciales de la compensación establecidos en el Convenio del que deriva en relación con las reclamaciones marítimas por pérdidas de vidas o daños personales y a la propiedad.

196. Se mantiene la tendencia hacia la regulación internacional de la responsabilidad y la indemnización con el examen por el Comité Jurídico de la OMI de un proyecto de tratado sobre la responsabilidad y la indemnización por daños causados por la contaminación derivada de derrames de tanques de hidrocarburos.

197. El Comité Jurídico, en su 80º período de sesiones celebrado en octubre de 1999, decidió establecer un grupo de trabajo por correspondencia para abordar los problemas de aplicación del Convenio SNP (véase A/54/429, párr. 441). Se prevé que el grupo sirva como foro para intercambiar opiniones sobre cuestiones relativas a la aplicación del Convenio SNP y seguir el proceso de aplicación en los Estados. Su mandato consiste en, a fin de que el Convenio entre pronto en vigor a nivel mundial y beneficie tanto a los posibles Estados partes como a las industrias interesadas, proporcionar orientación sobre cuestiones relativas a la aplicación y el funcionamiento del Convenio<sup>55</sup>.

198. El Comité Jurídico, en su 80º período de sesiones, también debatió, sobre la base de una versión actualizada de un proyecto de protocolo del Convenio de Atenas, tres cuestiones principales, a saber, la forma del seguro, la jurisdicción y los límites de la responsabilidad, antes de proceder a un examen del texto artículo por artículo<sup>56</sup> (véase A/54/429, párrs. 443 a 447).

199. El Comité Jurídico decidió incluir en el proyecto de protocolo una disposición que garantizara su compatibilidad con los tratados que regulan la responsabilidad por daños nucleares (véase LEG 80/3/4). También se llegó a un compromiso con respecto a la forma del seguro, con arreglo al cual el transportista que efectivamente realiza el transporte tendría la obligación de garantizar su responsabilidad sin que por ello, sin embargo, se limitasen las posibles opciones con respecto a los diferentes tipos de seguro posibles<sup>57</sup>.

200. La OMI informó de que su Asamblea, en su 21º período de sesiones, había aprobado la resolución A.898(21) titulada "Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques respecto a las reclamaciones de derecho marítimo" (véase A/54/429, párr. 449). La resolución incluye directrices que tienen por objeto alentar a todos los armadores a que tomen medidas para garantizar que los reclamantes reciban una indemnización suficiente por los incidentes protagonizados por sus barcos a fin de determinar el nivel mínimo de cobertura de los seguros que deben concertar los barcos.

201. Como se señaló más arriba (párr. 64) el Grupo de Trabajo Especial de Expertos OMI/OIT sobre la cuestión de la responsabilidad y la indemnización en relación con las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de gente de mar se reunió en octubre

de 1999 (véase A/54/429, párr. 448) y trató por separado la cuestión del abandono y las cuestiones relativas a las reclamaciones por muerte y lesiones corporales. En la reunión, la Confederación Internacional de Sindicatos Libres y la Gente de Mar se refirieron a los problemas que entraña la práctica de los seguros marítimos (protección e indemnización) (P e I) que no requieren que queden cubiertas las reclamaciones de la tripulación, citando que se estimaba que un 5% de los barcos del mundo no estaban asegurados<sup>58</sup>. La Federación Naviera Internacional señaló que en muchos contratos con las tripulaciones se estipulaba la indemnización y que en la mayoría de los casos los armadores prudentes contrataban cobertura para las reclamaciones de la tripulación por conducto de Clubes P e I<sup>59</sup>.

202. El Grupo de Trabajo acordó que la cuestión de las reclamaciones por lesiones personales y muerte era un asunto importante que requería soluciones urgentes. Tras haber examinado los instrumentos de la OMI, la OIT y otros instrumentos internacionales aplicables<sup>60</sup>, el Grupo acordó que los instrumentos existentes no encaraban el problema de manera adecuada. También había que solucionar varios problemas con que tropezaba la cobertura P e I.

203. El Grupo de Trabajo acordó que se necesitaba más información sobre los planes y sistemas nacionales vigentes que trataban la cuestión de la seguridad financiera por lesiones personales y muertes. Sobre la base de la información reunida, el Grupo de Trabajo examinaría y evaluaría nuevos enfoques posibles para encarar las cuestiones de la seguridad financiera por lesiones personales y muerte de las tripulaciones y la gente de mar, y en particular examinaría las siguientes soluciones posibles: seguro obligatorio; seguro de accidentes personales; fondos nacionales; un fondo internacional; otras propuestas. El Grupo tomó nota de la propuesta de los armadores y la gente de mar de reunirse oficialmente con representantes de los Clubes P e I para conversar sobre las dificultades que se planteaban y estudiar soluciones posibles con respecto a determinadas normas de la cobertura P e I e informar a los órganos rectores de la OMI y la OIT<sup>61</sup>.

204. El Comité Jurídico, en su 80º período de sesiones progresó considerablemente en la resolución de algunos de los problemas pendientes en la redacción de un convenio sobre responsabilidad e indemnización por daños causados por vertimiento de petróleo de los tanques de los buques. El Comité decidió proceder sobre la base de una definición de propietarios de buques

similar a la que figuraba en el convenio sobre la limitación de la responsabilidad que exigiera al propietario registrado concertar un seguro obligatorio. El Comité también decidió recomendar al Consejo de la OMI el proyecto de convenio para la convocación de una conferencia diplomática en el bienio 2000–2001 (véase LEG 80/11, párrs. 69 a 115).

205. La Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, en su quinta reunión celebrada en diciembre de 1999, aprobó el Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación (véase A/54/429, párrs. 452 a 454; véase también párr. 170 *supra*). El Protocolo<sup>62</sup> es aplicable a los daños atribuibles a incidentes ocurridos durante el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos y su eliminación, incluido el tráfico ilegal, desde el punto en el que se cargan los desechos en el medio de transporte en una zona bajo jurisdicción nacional de un Estado de exportación (artículo 3 1)). Sin embargo, el Protocolo sólo es aplicable si el daño se sufrió en una zona sujeta a la jurisdicción nacional de una Parte Contratante (artículo 3 3) a)) y si se dan otras condiciones determinadas. En zonas más allá de la jurisdicción nacional, el Protocolo es aplicable a los daños definidos en el artículo 2 2) c)<sup>63</sup>, a excepción de las pérdidas derivadas directamente de un interés económico en cualquier uso del medio ambiente, y el costo de las medidas de la rehabilitación del medio ambiente dañado (artículo 3 3) c)). En el artículo 3 7) a) se declara que el régimen de responsabilidad e indemnización establecido en el Protocolo no es aplicable cuando el daño se atribuye a un incidente ocurrido durante un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos y su eliminación tras un acuerdo bilateral, multilateral o regional concluido y notificado de conformidad con el artículo 11 del Convenio de Basilea y siempre y cuando se den determinadas condiciones. El Protocolo tampoco es aplicable cuando las disposiciones de un acuerdo bilateral, multilateral o regional en vigor son aplicables a la responsabilidad e indemnización por daños causados por un incidente producido durante la misma porción del movimiento transfronterizo. En este contexto, el Protocolo trata la relación entre el Protocolo y el Convenio SNP una vez que entran en vigor ambos instrumentos.

206. La quinta reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea acordó, en la decisión V/32, ampliar a título provisional el alcance del fondo fiduciario de cooperación técnica del Convenio de Basilea a fin de prestar asistencia a las partes contratantes que son países en desarrollo o países con economías en transición para, tomar medidas de emergencia adecuadas para prevenir o mitigar los daños y permitir que se proporcione indemnización por daños o rehabilitación del medio ambiente hasta los límites establecidos en el Protocolo, cuando los daños están cubiertos por el Protocolo pero la compensación y rehabilitación no son suficientes con arreglo a él<sup>64</sup>.

## 2. Ecosistemas costeros<sup>65</sup>

### Ecología y oceanografía mundiales de las floraciones perjudiciales de algas

207. La proliferación de microalgas en aguas marinas y salinas puede causar pérdidas masivas de pescados, contaminar los mariscos con toxinas y alterar los ecosistemas en forma nociva a juicio humano. La comunidad científica se refiere a esto con el término genérico de “floraciones perjudiciales de algas” reconociendo que, dado que el problema afecta a una amplia gama de organismos y que algunas especies tienen efectos tóxicos a bajas densidades celulares, el fenómeno no siempre entraña la existencia de algas y no siempre se produce en forma de floraciones. Una clasificación general de las floraciones perjudiciales de algas distingue dos grupos de organismos: los productores de toxinas, que pueden contaminar el marisco y matar el pescado, y los productores de grandes biomásas, que pueden causar deficiencia de oxígeno y matar indiscriminadamente la fauna marina tras haber alcanzado densas concentraciones. Algunas floraciones perjudiciales de algas tienen ambas características.

208. Aunque las floraciones perjudiciales de algas existían mucho antes de que las actividades humanas comenzaran a transformar los ecosistemas costeros, un estudio de las regiones afectadas y de las pérdidas económicas y los daños causados a los humanos en el mundo entero demuestra inequívocamente a lo largo de los últimos decenios las consecuencias de las floraciones perjudiciales de algas han aumentado enormemente y que ahora el problema se ha generalizado y es grave. Está claro que es apremiante la necesidad de formular respuestas eficaces a la amenaza que presentan las floraciones perjudiciales de algas mediante actividades de ordenación y mitigación, lo que requiere conocer los

factores que controlan las dinámicas demográficas (distribuciones y tasas netas de crecimiento) de las especies de floraciones perjudiciales de algas.

209. Para responder a la necesidad de avanzar en el entendimiento de las floraciones perjudiciales de algas, la COI y el Comité Científico de Investigaciones Oceánicas (CCIO) han iniciado un nuevo programa internacional de investigación científica sobre la ecología y oceanografía mundiales de las floraciones perjudiciales de algas (GEOHAB). El objetivo del GEOHAB es determinar los mecanismos ecológicos y oceanográficos subyacentes a la dinámica demográfica de las algas perjudiciales, mediante la integración de estudios biológicos y ecológicos con la oceanografía química y física, apoyada por mejores sistemas de observación. Se espera que el programa mejore las metodologías para predecir la existencia, distribución, toxicidad y efectos ambientales de las floraciones perjudiciales de algas. El GEOHAB se propone promover la coordinación de las investigaciones científicas y la cooperación para elaborar capacidades internacionales de evaluación, prevención y reducción de las algas dañinas.

## 3. Zonas marinas protegidas/Zonas marinas especialmente sensibles

### Zonas protegidas marinas y costeras

210. La secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica informó de que el programa de trabajo para la aplicación del mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera aprobado por la decisión IV/5 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica prevé facilitar las actividades de investigación y vigilancia en relación con el valor y los efectos de las zonas marinas y costeras protegidas o las zonas de ordenación similarmente restringidas en la utilización sostenible de los recursos marinos y costeros vivos. Las actividades se iniciarán tras el establecimiento por la Conferencia de las Partes del grupo especial de expertos técnicos previsto en la decisión IV/5. La secretaría del Convenio informó de que los criterios para el establecimiento y la ordenación de zonas protegidas marinas y costeras se presentarían en un documento a la quinta reunión de la Conferencia de las Partes<sup>66</sup>.

### Zonas marinas especialmente sensibles

211. La OMI informó de que su Asamblea, en su 21º período de sesiones, había aprobado la resolución

A.885 (21), que contenía el proyecto de procedimientos para la determinación de las zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de medidas conexas de protección y enmiendas a las directrices que figuraban en la resolución A.720 (17), que había sido aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43° período de sesiones en 1991 (véase A/54/429, párr. 512). El Subcomité sobre Seguridad de la Navegación, al que el Comité de Protección del Medio Marino había invitado a examinar el proyecto de resolución de la Asamblea, había estudiado las partes pertinentes de este proyecto en su 45° período de sesiones, en septiembre de 1999, y había informado a la Asamblea de que no encontraba discrepancia alguna con la disposición general sobre las rutas de los barcos<sup>67</sup>.

212. La resolución incluye nuevos procedimientos para la designación de zonas marinas especialmente sensibles que reemplazan los procedimientos establecidos por las directrices en la resolución A.720 (17). Un gobierno miembro, o dos o más miembros que tengan intereses comunes, pueden presentar a la OMI una solicitud de identificación de una zona marina especialmente sensible y la adopción de medidas de protección conexas, o una enmienda a ellas. La solicitud debe incluir un resumen de los objetivos de la identificación de zona marina especialmente sensible propuesta, la ubicación de la zona, la necesidad de protección y una propuesta preliminar de medidas de protección conexas, incluidas las razones por las cuales estas medidas propuestas se consideran el método preferible para dar protección a la zona que se solicita sea identificada como especialmente sensible.

213. En la actualidad hay dos zonas designadas como especialmente sensibles: el arrecife de la Gran Barrera (Australia) y el archipiélago Sabana-Camagüey (Cuba). En estas zonas, la navegación internacional tiene que cumplir medidas específicas, incluidas medidas relativas a las rutas, para proteger el medio ambiente y los accidentes geográficos de las zonas designadas. A este respecto, cabe señalar que el Subcomité sobre Seguridad de la Navegación, en su 45° período de sesiones, acordó aprobar una propuesta de Cuba (NAV 45/3/6) a favor del establecimiento de una zona que debería evitarse en las inmediaciones de los puertos de Matanzas y Cordenas<sup>68</sup>.

214. En cuanto a la revisión de las directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (resolución A.720 (17)) (véase A/54/429, párr. 513), el

Comité de Protección del Medio Marino en su 44° período de sesiones, celebrado en marzo de 2000, aprobó el mandato del Grupo de correspondencia para la revisión de las directrices (MEPC 44/WP.4). Entre otras cosas, el Grupo debería resumir las directrices y dividir las en dos documentos independientes: uno de ellos sobre la designación de zonas especiales y el otro sobre la identificación de zonas especialmente sensibles; tener en cuenta la necesidad de coherencia con las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; tener en cuenta las directrices del Comité de Protección del Medio Marino sobre la aplicación del enfoque preventivo; y tener presentes las disposiciones pertinentes de otros instrumentos internacionales tales como el Convenio sobre la Diversidad Biológica y la Convención para la protección del patrimonio mundial y cultural, el Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y acuerdos regionales relativos a la conservación del medio marino y zonas protegidas. En su preparación de un proyecto de revisión de las directrices, el Grupo también debe examinar, además de los documentos presentados al Comité de Protección del Medio Marino en su 43° período de sesiones (véase A/54/429, párr. 513) los que se le presentaron en el 44° período de sesiones, a saber, un documento de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y los Recursos Naturales que contiene una revisión de la propuesta presentada inicialmente al 43° período de sesiones (MEPC 44/7/1) como proyecto de propuesta para la revisión de las directrices; y un documento del Fondo Mundial de Conservación de la Naturaleza en el que éste responde a las cuestiones planteadas por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas en el documento MEPC 43/6/2 y en el que presenta su opinión de que los criterios de las directrices para el establecimiento de las zonas marinas especialmente sensibles son plenamente coherentes con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el derecho internacional en evolución en relación con las zonas marinas protegidas. El Fondo de Conservación de la Naturaleza, propuso, además, que se añadiesen dos nuevos criterios para identificar zonas marinas especialmente sensibles: criterios biogeográficos; y criterios de importancia internacional, regional o nacional, para reflejar las prioridades identificadas por el Convenio sobre la Diversidad Biológica y la convención para la protección del patrimonio mundial y cultural y la iniciativa de establecer un sistema

representativo mundial de zonas marinas protegidas (MEPC 44/7/3).

215. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, en la exposición que presentó al Comité de Protección del Medio Marino en su 43° período de sesiones (MEPC 43/6/2) examinó, entre otras cosas, la relación entre las directrices sobre zonas marinas especialmente sensibles y las disposiciones del artículo 211 6) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Señaló que, a diferencia de las directrices sobre zonas marinas especialmente sensibles, el artículo 211 6) requería que se reunieran todos los criterios y, además, que los criterios de valor científico y cultural y de importancia científica y educacional y/o arqueológica podrían ser incompatibles con el artículo 211 6). El establecimiento de zonas marinas especialmente sensibles a causa de su importancia histórica y/o arqueológica debería examinarse también en el contexto del artículo 303 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los acontecimientos que tenían lugar en otros foros. El Fondo para la Protección de la Naturaleza, en su exposición, explicó que el concepto de zonas marinas especialmente sensibles podía utilizarse para aplicar las obligaciones de los Estados conforme al artículo 197 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como a disposiciones más concretas de los artículos 77, 194 5), 196 1), 204 2), 239, 240 y 303, y que los criterios de zonas especiales establecidas conforme al artículo 211 6) debían entenderse en sentido general para incluir el desarrollo sostenible además de la protección de los sistemas ecológicos conexos. Como se explicaba en el capítulo 17 del Programa 21, se debía adoptar un planteamiento más general e integrado para con la ordenación que abarcara todos los sectores de la sociedad.

216. Australia informó al Comité de Protección del Medio Marino en su 44° período de sesiones de un proyecto australiano sobre cómo utilizar los criterios de la OMI junto con las de UICN para identificar las zonas marinas especialmente sensibles, como primera medida en el proceso de identificar las zonas marinas australianas que reúnen los criterios para ser consideradas zonas marinas de alto riesgo ambiental (MEPC 44/INF.8).

217. El Comité de Protección del Medio Marino también examinó una propuesta más detallada de Colombia (MEPC/44/7) para la designación de la isla Malpelo como zona especialmente sensible (A/54/429,

párr. 515). En la propuesta se describe a la isla Malpelo como una isla pequeña y rocosa (de 1,8 kilómetros de longitud, 600 metros de anchura en su zona más ancha) de origen volcánico, con una línea costera muy alta y abrupta, situada a 500 kilómetros de distancia de la costa de Colombia. La isla, con las aguas que la rodean, que desde 1996 se han ampliado a 6 millas náuticas, constituye una zona de protección nacional. En la zona protegida está estrictamente prohibida la pesca comercial. No obstante, uno de los principales problemas es la presencia de barcos de pesca, colombianos y extranjeros, que pescan ilegalmente en las inmediaciones, en particular mediante pesca de rastreo. Las dificultades de Colombia se deben a que debido al aislamiento de la isla y a su gran distancia del continente, las operaciones de supervisión y control se hacen difíciles. No es posible mantener en el lugar buques patrulleros, dado que es físicamente imposible establecer fondeaderos o construir muelles y puertos. Colombia solicita estatuto de zona especialmente sensible para la isla sobre la base de su importancia ecológica para la conservación de especies únicas en la región y en el mundo y sobre la base de los criterios ecológicos, socioeconómicos, culturales y científicos establecidos en el anexo a su exposición. Además, Colombia trata de obtener apoyo de la OMI para establecer normas de protección de la zona, como definir la isla como zona a evitar y crear un plan de separación del tráfico en la zona.

218. La propuesta es excepcional en cuanto a que solicita a la OMI que designe una zona como especialmente sensible a fin, en lo esencial, de protegerla de la pesca ilegal, objetivo que pretendía la zona designada de protección nacional pero que no puede cumplir. Las directrices de la OMI no cubren la cuestión del establecimiento de una zona especialmente sensible por estas razones. El Comité de Protección del Medio Marino señaló que la propuesta, aún siendo detallada, no contenía alguna de la información requerida conforme a la resolución A.885 (21) de la Asamblea (véase párr. 211 *supra*), por ejemplo un mapa que mostrara la zona en cuestión; una indicación del alcance de los riesgos que plantean las actividades marítimas internacionales; los tipos de cargamento transportados por el tráfico internacional; pruebas de los daños causados por este tipo de tráfico; antecedentes de encallamientos, choques o derrames, o una referencia a que no se hayan dado casos de esta índole; una indicación de los posibles daños asociados con estas actividades; una propuesta de medidas de protección conexas que podría facilitar la OMI

y una indicación de de qué manera estas medidas proporcionarán la protección necesaria; y una indicación de los posibles efectos de cualquier medida propuesta en la seguridad y eficiencia de la navegación, teniendo en cuenta la zona del océano en que van a aplicarse las medidas propuestas. Como resultado de ello, el Comité de Protección del Medio Marino pidió a Colombia que proporcionara la información adicional en un futuro período de sesiones para seguir examinándola (véase proyecto de informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 44° período de sesiones, MEPC 44/WP.6, párrs. 7.19 a 7.21).

#### 4. Cambio climático

219. En los párrafos 516 a 521 del documento A/54/429 se informa sobre los acontecimientos relativos a la interrelación entre el cambio climático y el medio ambiente marino, los efectos del cambio climático en las zonas costeras y especialmente en los pequeños Estados insulares en desarrollo y las medidas tomadas en esta esfera. Se han publicado algunos nuevos estudios sobre la interrelación entre el cambio climático y el medio ambiente marino en los que se subraya la complejidad de los análisis científicos.

220. Los fenómenos de El Niño y La Niña son oscilaciones de corto plazo, que suelen durar uno o dos años. En el Pacífico también se da una oscilación natural de más largo plazo, llamada oscilación decenal del Pacífico, los ciclos alternativos en las pautas de temperaturas de la superficie del mar que se producen a una escala de decenios. El período comprendido entre la mitad del decenio de 1970 y el final del decenio de 1990 presentó uno de los ciclos alternativos, en el que las temperaturas de la superficie del mar fueron superiores en el Pacífico ecuatorial oriental pero inferiores en gran parte del resto del Pacífico. El período también se caracterizó por una mayor frecuencia de El Niño y La Niña, que también tuvieron mayor fuerza. Sobre la base de los cálculos del movimiento y la temperatura de las aguas superficiales, y de las diferentes cantidades de calor que contienen, en base a las mediciones hechas por instrumentos a bordo del satélite Tepex/Poseidon, los científicos creen que en los últimos dos años ha comenzado la pauta opuesta. Esta pauta, que se espera dure dos o tres decenios, dará aguas más frías en el Pacífico tropical oriental y aguas más cálidas en otros lugares. Durante este período los Niños serán menores y más débiles, y aumentarán las Niñas. Sin embargo, algunos científicos advierten de que puede ser demasiado

temprano para saber si se ha producido un verdadero cambio de un régimen multidecenal a otro.

221. Analizando las señales climáticas de los sedimentos del océano en el Atlántico Norte, en 1997 algunos investigadores descubrieron que desde el final de la última edad de hielo hace alrededor de 10.000 años, periódicamente se han producido épocas frías de varios siglos de duración, aproximadamente cada 1.400 ó 1.500 años. Recientemente, combinando los resultados de algunos estudios químicos y físicos, algunos científicos mantienen que las oscilaciones en las corrientes del océano profundo pueden ser responsables de los ciclos fríos de 1.500 años. Si esta tesis se prueba, resultaría que oscilaciones de corto plazo tales como El Niño y La Niña se producen en el ámbito de oscilaciones de mediano plazo sobre escalas de tiempo de decenios (véase párr. 220) y, a su vez, las oscilaciones decenales se producen en el ámbito de las oscilaciones de más largo plazo sobre escalas de tiempo de varios siglos y milenios. Esto tiene consecuencias importantes en las cuestiones relativas al cambio climático y el calentamiento global.

### VIII. Patrimonio cultural subacuático

222. Las actividades realizadas por la UNESCO, en cooperación con gobiernos y organizaciones intergubernamentales, para elaborar un proyecto de convención para proteger el patrimonio cultural subacuático se describen en el informe anual correspondiente a 1999 (A/54/429, párrs. 522 a 526). La tercera reunión de expertos gubernamentales para examinar el proyecto de convención se celebrará en la sede de la UNESCO del 3 al 7 de julio de 2000, de conformidad con la resolución 30 C/COM.IV/DR.4 Rev. aprobada por la Conferencia General de la UNESCO en su 30° período de sesiones.

223. La Asamblea General, en su resolución más reciente sobre los océanos y el derecho del mar (resolución 54/31) tomó nota de la constante labor que realiza la UNESCO con miras a elaborar una convención para aplicar las disposiciones de la Convención relativas a la protección del patrimonio cultural subacuático y volvió a recalcar la importancia de velar por que ese instrumento se elabore de plena conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención. Además, pidió al Secretario General que señalara la resolución a la atención del Director General de la UNESCO.

## IX. Oceanografía y tecnología marina

### A. Oceanografía

224. Se reconoce en general la importancia de la oceanografía para el aprovechamiento de los recursos marinos, la protección y preservación del medio ambiente marino y el estudio del medio ambiente mundial. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en su decisión 7/1, observó que la comprensión científica del medio ambiente marino es fundamental para adoptar decisiones racionales.

225. En los informes anuales del Secretario General sobre las novedades en la esfera de los océanos y el derecho del mar, se presentan muestras selectivas de las conclusiones científicas más recientes a fin de dar una idea de la diversidad y amplitud de los adelantos científicos. A lo largo de los años, se fueron señalando también ciertas tendencias en las investigaciones marinas y científicas más recientes (véase A/54/429, párrs. 528 a 541; A/53/456, párrs. 434 a 449; A/51/645, párrs. 286 a 294; y A/50/713, párrs. 239 a 246).

226. Una de esas tendencias apunta a la necesidad de conservar y administrar los recursos vivos, el interés por los recursos genéticos y las preocupaciones por la biodiversidad marina, y han dado lugar a un resurgimiento de las actividades de investigación en esas esferas. Por ejemplo, científicos de la Argentina comunicaron recientemente que la población de ballenas francas australes, que en un momento había estado amenazada de extinción, había aumentado marcadamente en la costa argentina, a una tasa de casi el 7% por año. Pese a esta reciente recuperación, en la actualidad hay sólo unos 7.000 ejemplares de este enorme mamífero marino, en comparación con unos 100.000 hace sólo 100 años.

227. Hasta hace unos 60 años, los coelacanth, que se cree tuvieron su origen 400 millones de años atrás a partir de la misma cepa de peces de la que habían surgido los antepasados de los animales de cuatro patas que habitaban zonas terrestres, se habían considerado extintos hace unos 80 millones de años. En 1938 se descubrió frente a la costa de Sudáfrica un ejemplar vivo de coelacanth y desde entonces se han descubierto unos cuantos hábitat de este raro pez en zonas oceánicas cercanas a Madagascar, Mozambique y las Comoras. Recientemente se han capturado coelacanth a una distancia de 6.200 millas de sus hábitat conocidos,

frente a la isla indonesia de Sulawesi. Los científicos están realizando análisis genéticos de los tejidos de uno de esos ejemplares para compararlos con los de poblaciones africanas a fin de determinar si se trata de una especie separada.

228. En muestras de arenisca en forma de sedimentos comprimidos extraídos de un sitio de perforaciones petrolíferas a unas 3 millas debajo del fondo marino frente a la costa occidental de Australia, científicos australianos descubrieron recientemente microentidades que, a su juicio, representan la forma de vida más pequeña jamás encontrada. Estas entidades han sido denominadas nanobes, dado que su tamaño se mide en nanometros, es decir, 1.000 millonésimas partes de 1 metro. Su tamaño de 20 a 150 nanometros es inferior al de las bacterias más pequeñas conocidas, cuyo tamaño es de unos 100 nanometros. Utilizando el microscopio electrónico más avanzado, capaz de aumentar los objetos casi 1 millón de veces, los nanobes parecen borrosas marañas de filamentos. Se reproducen rápidamente, formando densas colonias de zarcillos. Hasta la fecha, la principal conclusión de los científicos es que las colonias de nanobes contienen ADN, tienen un alto contenido de elementos biológicos como el carbono, el oxígeno y el nitrógeno, y cuando se los corta en dos muestran capas externas e internas separadas, e incluso una posible zona nuclear que contiene ADN. En sus investigaciones futuras, los científicos procurarán cuantificar la tasa de crecimiento de las colonias y establecer las secuencias de su ADN, lo que ayudaría a establecer el vínculo con el árbol de vida terrestre conocido.

229. Los escépticos, sin embargo, ponen en tela de juicio que puedan existir formas de vida tan pequeñas. A su juicio, el tamaño tan pequeño dejaría poco espacio para el mecanismo genético y enzimático esencial para la vida. Si se demuestra que los nanobes son formas de vida, su descubrimiento tendría repercusiones fundamentales para la diversidad biológica: se podrían descubrir nuevas formas de vida terrestre a tales profundidades y en tal abundancia que algunos científicos podrían llegar a la conclusión de que el planeta tiene una biosfera oculta de microbios que se extiende hacia abajo varias millas y cuya masa total podría exceder a la de toda la vida en la superficie (véase también A/50/713, párrs. 241 a 243)<sup>69</sup>.

230. Otra tendencia reciente en la oceanografía se refiere al estudio de los efectos que las actividades realizadas en tierra tienen sobre el medio ambiente marino y al estudio de medios para mitigar sus efectos

adversos. Por ejemplo, se reconoce que las escorrentías de nitrógeno provenientes de las actividades agrícolas y otras fuentes se desplazan por arroyos y ríos hacia el océano. Los ríos y los arroyos, por su parte, tienen un mecanismo de auto limpieza que extrae parte del nitrógeno contenido en las corrientes de agua. En un estudio reciente figura la importante conclusión de que la tasa de extracción de nitrógeno aumenta a medida que decrece el tamaño de la corriente de agua: las tasas de las corrientes de agua más pequeñas fueron hasta 90 veces superiores a las de los grandes ríos, por ejemplo, el Mississippi. Los investigadores opinan que sus conclusiones podrían ser útiles para elaborar estrategias de control de las escorrentías de nitrógeno hacia el océano, y en especial para decidir en qué cuenca se deben concentrar las actividades.

231. Los problemas del calentamiento mundial y los cambios climáticos han llevado a iniciar varias investigaciones oceanográficas en estas esferas. Por ejemplo, hay mucho interés en el gigantesco casquete antártico, que contiene aproximadamente el 90% del hielo del mundo, ante la posibilidad de que parte de este casquete pueda deslizarse hacia el mar, provocando una rápida elevación del nivel del mar en todo el mundo. Una forma en que el hielo antártico podría desplazarse hacia el mar sería a través de las corrientes glaciales. Estos son inmensos ríos de hielo que se abren camino a través del hielo y las rocas circundantes como la pasta de dientes que sale a presión cuando se aprieta el tubo. El casquete antártico se divide en la capa de hielo oriental y la capa de hielo occidental. Aunque los glaciólogos tenían conocimiento de que había corrientes glaciales que fluían a través de la capa de hielo occidental, los científicos creían que la capa de hielo oriental estaba asentada en la superficie rocosa del continente y no podía desplazarse rápidamente hacia el mar. No obstante, las imágenes de radar de la Antártida generadas a partir de datos recogidos por un satélite canadiense-estadounidense y publicadas en octubre de 1999 revelan que hay también una red de corrientes glaciales que fluyen a través de la capa de hielo oriental.

232. Las imágenes de radar presentan por primera vez todo el continente con tanto detalle que revelan hasta las huellas enterradas dejadas por las orugas de los tractores cuatro décadas atrás. El radar puede penetrar las nubes y la superficie de hielo cubierta de nieve, lo que no era posible con el equipo fotográfico que anteriormente llevaban los satélites y las aeronaves. Los glaciólogos no prevén ninguna catástrofe en el futuro

cercano, ni tampoco están seguros de que la Antártida en su totalidad está perdiendo hielo a una tasa peligrosa. No obstante, el mero descubrimiento de un mecanismo de hielo que se desplaza hacia el mar desde la capa oriental, además del mecanismo anteriormente conocido de la capa de hielo occidental, tiene consecuencias potencialmente alarmantes.

233. Los científicos están investigando también lo que sucedió en el pasado cuando la Tierra pasó por situaciones climáticas similares. Sobre la base de estudios realizados con sedimentos y testigos extraídos del promontorio subacuático de la costa de la Florida, científicos americanos y australianos encontraron pruebas de que el calentamiento mundial más grande ocurrido en los últimos 100 millones de años pudo haber sido bastante abrupto. Un calentamiento gradual de causas desconocidas parece haber cruzado en algún momento un umbral que elevó abruptamente la temperatura a un nuevo nivel hace 55 millones de años. Los investigadores creen que el calentamiento original y gradual que comenzó hace unos 60 millones de años modificó las corrientes de circulación de los océanos, sumergiendo aguas superficiales cálidas hacia el fondo del mar. Este calentamiento de las aguas profundas convirtió metano sólido parecido al hielo preso en estructuras cristalinas de los sedimentos de los fondos marinos, en un medio gaseoso. Este gas explotó luego hacia arriba a través del sedimento, provocando deslizamiento de fangos que liberaron el metano y le permitieron escapar hacia el agua y posteriormente hacia la atmósfera. En su camino, reaccionó con oxígeno para producir dióxido de carbono con efecto de calentamiento mundial<sup>70</sup>. Teniendo en cuenta todas las reservas relativas a las limitaciones de la conclusión, además de las dificultades para comparar lo que sucedió en la transformación del clima hace 55 millones de años y lo que está sucediendo en la actualidad, y la magnitud de la escala temporal, los científicos siguen opinando que la hipótesis del umbral y la posibilidad de un aumento repentino de la temperatura tienen méritos suficientes como para garantizar su estudio.

#### **Programas oceanográficos en el marco del sistema de las Naciones Unidas**

234. En el informe anual correspondiente a 1999 (A/54/429, párrs. 542 a 550), se presentan breves descripciones de ciertos programas, especialmente los del COI. Según la OMM, una prioridad urgente tanto para la OMM como para el COI es la puesta en

funcionamiento y el mantenimiento de un sistema operacional de observación de los océanos que proporcione una corriente integrada de datos oceanográficos y datos meteorológicos marinos conexos, tanto en tiempo real como diferido, para uso de organismos e instituciones nacionales e internacionales. Estos datos de observaciones tienen aplicaciones inmediatas y críticas en la vigilancia, las investigaciones y las predicciones del clima mundial, incluida la predicción de los fenómenos El Niño y La Niña, la seguridad marítima y la protección y el ordenamiento del medio ambiente marino. Este requisito de una mayor vigilancia operacional de los océanos está también en consonancia con la prioridad determinada en la decisión 14/CP.4, relativa a "Investigación y observación sistemática", adoptada por la Conferencia de las partes en la Convención Marco sobre el Cambio Climático en su cuarto período de sesiones (Buenos Aires, septiembre de 1998). El sistema operacional comprenderá una gran diversidad de plataformas de teleobservación (tanto desde satélites como desde bases terrestres) y de observación in situ, previéndose que estas últimas incluirán un número cada vez mayor de boyas no tripuladas a la deriva y plataformas flotantes bajo la superficie. La coordinación internacional del sistema estará a cargo de la nueva Comisión Técnica Mixta OMM/COI de Oceanografía y Meteorología Marina (CTMOM), un órgano técnico intergubernamental, y se aplicará teniendo en cuenta programas conjuntos como el Sistema Mundial de Observación de los Océanos (SMOO) y el Sistema Mundial de Observación del Clima (SMOC) (véanse descripciones de estos órganos en el documento A/54/429, párrs. 622, 614 a 620 y 621, respectivamente).

235. Durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la OMM solicitó y recibió seguridades de que las disposiciones de la Convención relativas a las investigaciones científicas marinas no tendrían un efecto perjudicial sobre las observaciones meteorológicas y oceanográficas normales de zonas oceánicas, incluidas las áreas comprendidas en zonas económicas exclusivas, que se realicen en el marco de los programas internacionales existentes. Se consideró que estas observaciones eran de interés para todos los países y que tenían significación universal<sup>71</sup>. Esas observaciones ordinarias se siguen realizando en el marco de la Vigilancia Meteorológica Mundial (VMM) de la OMM y aportan contribuciones al SMOO y al SMOC de la OMM, al COI, al PNUMA y al CIUC. Los datos de las observaciones se ponen a disposición de todos los países en forma gratuita a través del

Sistema Mundial de Telecomunicación (SMT) de la OMM.

236. El despliegue de boyas de superficie no tripuladas de deriva automática y de plataforma flotantes bajo la superficie, que se amplió mucho en los últimos años, también se realiza en el marco de estos programas internacionales con el fin de obtener datos tanto meteorológicos como oceanográficos para apoyar estudios de meteorología operacional, seguridad marítima y clima mundial. Los datos obtenidos de estas plataformas también se ponen a disposición de todos los países en forma gratuita a través del SMT. No obstante, se ha expresado cierta preocupación por la situación de esas plataformas en el contexto de la Convención, y en particular por que los Estados miembros deben recibir una notificación apropiada de toda plataforma que tenga probabilidades de desplazarse hacia zonas económicas exclusivas y transmitan observaciones sobre ellas.

237. Para atender a estas preocupaciones, y por iniciativa del COI, se han iniciado varias actividades, concretamente a través del nuevo proyecto ARGO (Red de Oceanografía Geostrofica en Tiempo Real), para establecer una red mundial de plataformas a la deriva bajo la superficie: a) por medio de una carta circular conjunta COI/OMM, se informó a los Estados miembros del proyecto, de su aceptación formal por el COI y la OMM como una parte integrante de los programas internacionales existentes de las dos organizaciones, de la forma de acceder a posiciones y datos de boyas flotantes y de la forma de participar y aprovechar los resultados del proyecto; b) por conducto del COI se está estableciendo un centro de información internacional del proyecto ARGO, que funcionará conjuntamente con una dependencia técnica similar para boyas de superficie a la deriva (el centro, en particular, mantendrá una página en la Web accesible a todos los Estados miembros, para proporcionar información en tiempo real sobre la situación de cada plataforma flotante); y c) la coordinación operacional de los programas de plataformas flotantes y boyas tendrá lugar en el marco de la coordinación internacional general de los sistemas de observación de los océanos basados en las plataformas de la Comisión Técnica Mixta OMM/COI de oceanografía y meteorología marina (véase una descripción del proyecto ARGO en A/54/429, párr. 550).

238. La OHI, que coopera activamente con las Naciones Unidas en la aplicación de la Convención, estableció en 1992 una Junta Consultiva en los aspectos hidrográficos y geodésicos del derecho del mar

(ABLOS)<sup>72</sup>. La Junta mantiene estrechos contactos con la División de las Naciones Unidas de Asuntos Oceánicos y el Derecho del Mar. Además de estudiar los aspectos técnicos de la Convención, la OHI está a la vanguardia del establecimiento de métodos para adquirir conocimientos sobre el medio ambiente marino y procura obtener cooperación para lograr una cobertura adecuada de datos hidrográficos mundiales.

## B. Tecnología marina

239. En las últimas décadas, una de las principales fuerzas impulsoras de la tecnología marina ha sido la industria de la explotación de yacimientos marinos de petróleo y gas frente a las costas. La tecnología de la explotación de petróleo y gas frente a las costas ha sufrido un revés ante el desplazamiento de la industria hacia aguas más profundas y como consecuencia de las presiones económicas para reducir los costos aumentando al mismo tiempo las tasas de extracción. Los avances en la tecnología marina se describen en el informe anual más reciente del Secretario General (A/54/429, párrs. 326 y 327; A/53/456, párrs. 450 a 452; A/52/487, párrs. 357 a 364; y A/51/645, párrs. 298 a 300). Un ejemplo reciente de estos avances es el primer sistema de separación e inyección subacuáticas del mundo, el sistema Subsic, que se prevé poner en marcha en los próximos meses en un campo petrolífero noruego situado frente a las costas. Si el programa Subsic tiene éxito, constituirá un importante avance de la industria en sus esfuerzos por desplazar las operaciones de procesamiento frente a las costas del territorio familiar de las plataformas fijas y flotantes a los fondos marinos. Mediante la separación de los líquidos en la boca del pozo subacuático —petróleo, gas y agua— o cerca de él en el fondo marino, volviendo a inyectar al mismo tiempo grandes volúmenes de aguas residuales en el depósito o tratando esas aguas para descargarlas en el mar, se puede realizar el beneficio muy importante de eliminar los oleoductos y las instalaciones de superficie<sup>73</sup>.

240. Los adelantos extremadamente rápidos de la tecnología de las fibras ópticas y de la tecnología del tendido de cables constituyen importantes tendencias de la tecnología marina en los últimos tiempos (véase A/54/429, párrs. 554 y 555, y A/53/456, párrs. 452 a 455). La red mundial de comunicaciones más amplia del mundo, conocida como Proyecto Oxígeno, conectará a 265 puntos de llegada en 171 países y se espera que

tendrá una capacidad de transmisión de 2.560 millones de bits (2,56 terabits) de datos por segundo. Se prevé que la primera del proyecto (que se describe en el documento A/54/429, párr. 554) se completará en 2003.

241. Otro adelanto tecnológico reciente tiene que ver con el uso cada vez mayor de vehículos teledirigidos (ROV) vehículos submarinos autónomos (AUV) (actualmente se están desarrollando AUV eficaces en función del costo con una autonomía de 430 kilómetros a profundidades de 2 kilómetros) en operaciones submarinas, el mayor uso de sistemas de posicionamiento geodésico dinámico más precisos, la creciente aplicación de complejas simulaciones y modelos de computadora, y los diversos usos de la biotecnología (uno de esos usos recientes comprende un microbio tolerante a muy altas temperaturas que “engrasa” el flujo de petróleo a través de los estratos de extracción).

242. Una tendencia del período posterior a la guerra fría ha sido la abundancia de datos anteriormente clasificados como secretos y de equipo científico de las fuerzas armadas que se están poniendo a disposición de la comunidad científica en general (véase A/53/486, párrs. 439 a 441, y A/51/645, párrs. 295 a 297). El ejemplo más reciente de esta nueva situación es el propuesto reequipamiento de los submarinos nucleares de la armada rusa para utilizarlos como navíos de investigaciones científicas marinas y hasta como vehículos de transporte comercial, especialmente para minerales de hierro y productos metálicos. Este quizá sea el medio más eficaz para resolver el problema del reciclado de los submarinos; además, una ruta transpolar subacuática podría resultar más económica que otras rutas.

243. Los usos innovadores de los espacios oceánicos, que tuvieron éxito a nivel operacional, constituyeron una de las tendencias importantes de los últimos años. Un uso innovador, que se describe en los informes anuales más recientes (A/54/529, párr. 558 y A/53/456, párr. 459) fue la primera plataforma flotante para lanzamiento de naves espaciales, un proyecto comercial conocido como “Sea Launch” realizado por cuatro empresas internacionales de los sectores público y privado de los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Noruega y Ucrania. En octubre de 1999, se lanzó el primer satélite norteamericano de comunicaciones comerciales desde la plataforma flotante Sea Launch. Durante 2000, se prevé lanzar cinco o seis satélites desde la plataforma flotante; en 2001 y 2002 se lanzarán de ocho a diez satélites por año.

244. La construcción de aeropuertos en islas artificiales situadas en altamar es otro ejemplo de usos nuevos e innovadores de los espacios oceánicos. La OACI comunicó que se le habían pedido dictámenes jurídicos a ese respecto.

245. Otra tendencia importante en la esfera de la tecnología marina fue la realización de levantamientos cartográficos detallados de los océanos, y en especial de los suelos oceánicos. Un ejemplo es el mapa digital del fondo del Océano Ártico completado recientemente por oceanógrafos rusos sobre la base de estudios realizados durante varias décadas. Los oceanógrafos consideran que la plataforma continental del Océano Ártico puede ser una rica fuente de materias primas, ya que contiene, entre otras cosas, depósitos de petróleo y gas de unos 5.000 millones de toneladas métricas. Los científicos rusos también opinan que una gran parte del Océano Ártico podría estar comprendida en la jurisdicción nacional de la Federación de Rusia como zona marítima, la plataforma continental, con arreglo a la definición de la Convención<sup>74</sup>.

246. Científicos alemanes y daneses anunciaron hace poco el descubrimiento de una cadena de seis islas anteriormente no exploradas, denominadas las Islas Tóbías, 47 millas al este de la costa de Groenlandia. Los científicos avistaron las islas por primera vez desde el aire en 1997 y más tarde determinaron su ubicación exacta utilizando imágenes de satélites<sup>75</sup>.

#### **Programas de tecnología marina en el sistema de las Naciones Unidas**

247. La ONUDI comunicó que, junto con sus organizaciones asociadas, la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera (NOAA) de los Estados Unidos, el Consejo de Investigación del Medio Natural del Centro de Ciencias Costeras y Marinas del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y el Centro Internacional de Ciencia y Tecnología Avanzada de la ONUDI en Italia, tiene a su disposición una gran cantidad de conocimientos técnicos de alta calidad en materia de gestión integrada de zonas costeras. Los temas abarcados comprenden el aprovechamiento de las pesquerías, la evaluación de la calidad del medio ambiente (evaluación de efectos y de riesgos, ecotoxicología, instrumentos de vigilancia, riesgos para la salud humana), los factores de riesgo relacionados con las situaciones políticas inestables y el terrorismo internacional, la ingeniería de imágenes para el SIG, la preparación de modelos de simulación, la climatología, los sistemas

expertos y los programas informáticos. Otras esferas de experiencia incluyen el uso de la biotecnología para combatir la degradación del medio ambiente, la experiencia y las bases de datos sobre aplicación de tecnologías más limpias, tecnologías para la gestión de desechos municipales e industriales, la promoción de las inversiones económicas para la modernización industrial y los requisitos de planificación ambiental para el desarrollo de tecnologías “ambientalmente racionales”.

## **X. Arreglo de controversias**

### **Casos ante la Corte Internacional de Justicia<sup>76</sup>**

248. *Fronteras terrestres y marítimas entre el Camerún y Nigeria (Camerún contra Nigeria)*. Por mandamiento de fecha 21 de octubre de 1999, la Corte Internacional de Justicia autorizó a Guinea Ecuatorial a intervenir en este caso. Guinea Ecuatorial deseaba informar a la Corte de sus derechos jurídicos e intereses a fin de no verse perjudicada por cualquier decisión que tomase la Corte acerca de la delimitación de la frontera marítima entre Camerún y Nigeria, y de poner a salvo sus derechos jurídicos en el Golfo de Guinea.

249. *Cuestiones jurídicas que subsisten entre Nicaragua y Honduras acerca de la delimitación de la frontera marítima en el Mar Caribe (Nicaragua contra Honduras)*. El 8 de diciembre de 1999, Nicaragua inició actuaciones contra Honduras en relación con las “cuestiones jurídicas que subsisten” en la delimitación de sus fronteras marítimas en el Mar Caribe. En su petición, Nicaragua declaró que durante decenios había “mantenido su posición de que su frontera marítima en el Caribe con Honduras no estaba determinada”, mientras que la posición de Honduras había sido que “existía de hecho una línea de demarcación que corría en línea recta al oeste del paralelo de latitud desde el punto fijado en la desembocadura del río Coco”, de conformidad con el laudo arbitral de 23 de diciembre de 1906 emitido por el Rey de España acerca de la frontera terrestre entre los dos Estados, que fue considerado válido y vinculante por la Corte el 18 de noviembre de 1960. Nicaragua sostiene que la posición adoptada por Honduras “había provocado repetidas confrontaciones y la captura mutua de embarcaciones de ambas naciones en la zona fronteriza general y alrededor de ellas” y que “las relaciones diplomáticas habían fracasado”. Nicaragua ha pedido a la Corte “que determine la línea de la frontera marítima única entre las zonas del mar

territorial, la plataforma continental y la zona económica exclusiva que pertenecen respectivamente a Nicaragua y Honduras, de conformidad con los principios de equidad y las circunstancias pertinentes reconocidas por el derecho internacional general”.

### **Casos ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar**

250. *Causa entre Panamá y Francia acerca de la nave pesquera Camouco*. El 17 de enero de 2000 Panamá inició actuaciones judiciales contra Francia ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, de conformidad con el artículo 292 de la Convención, a fin de obtener la pronta liberación de la nave Camouco y su tripulación. La nave Camouco es una nave de pesca registrada en Panamá con licencia para pescar austromerluza negra (véase también el párrafo 24 *supra*).

251. En septiembre de 1999, la nave Camouco fue detenida por una fragata francesa, supuestamente por la pesca ilícita de la astromerluza negra en la zona económica exclusiva de Crozet (territorio francés meridional y antártico), lo que ponía en peligro la renovación de las poblaciones. La nave Camouco y su capitán fueron detenidos por las autoridades francesas en la isla Reunión (Océano Índico).

252. Panamá pidió al Tribunal que dispusiera la pronta liberación de la nave y su capitán, y que dictaminara que Francia había violado las disposiciones de la Convención relativas a la pronta liberación de las naves y sus tripulaciones. Además Panamá sostuvo que la liberación de la nave y su tripulación debía efectuarse contra el pago de una fianza razonable. Panamá sostuvo también que Francia había violado las disposiciones del párrafo 3 del artículo 73 de la Convención, dado que había aplicado al capitán de la nave Camouco medidas de carácter penal que constituían una detención ilegal.

253. Por mandamiento de fecha 17 de enero de 2000, el Presidente del Tribunal fijó el 27 y el 28 de enero como fechas para la audiencia. El 7 de febrero, el Tribunal emitió su dictamen ordenando la pronta liberación de la nave y su capitán contra el depósito de una garantía financiera. El Tribunal decidió en primer lugar sobre cuestiones de jurisdicción y admisibilidad, y luego enumeró los factores necesarios que debían ser tenidos en cuenta al determinar el monto de la garantía financiera, dando instrucciones sobre la forma en que debía efectuarse el depósito.

254. En lo que hace a la jurisdicción, el Tribunal determinó que tenía jurisdicción en el caso que le había presentado Panamá y desestimó, por falta de méritos, el argumento de Francia de que, como Panamá no había actuado con prontitud había perdido todo derecho a pedir la pronta liberación de la nave y su tripulación que pudiera haber tenido, en la medida en que el artículo 292 no especifica ningún límite temporal.

255. En cuanto a la objeción de admisibilidad basada en el argumento de que no se habían agotado los recursos locales ante los tribunales nacionales (Corte de Saint Denis, Reunión), el Tribunal dictaminó que el artículo 292 proporcionaba un recurso rápido e independiente durante el cual los recursos locales normalmente podrían no haberse agotado y que ese artículo no podía interpretarse en el sentido de que se habían agotado los recursos locales.

256. En cuanto al carácter razonable de la fianza, el Tribunal se refirió a su dictamen de 1997 ordenando la pronta liberación de la nave *M/V Saiga*, en el que había decidido que el criterio del carácter razonable comprendía la cantidad, la naturaleza y la forma de la fianza o la garantía financiera, y que el equilibrio general entre estos factores constituía la prueba de que la fianza era razonable. El Tribunal había descrito también varios factores que consideraba pertinentes para evaluar el carácter razonable de la fianza o la seguridad financiera: la gravedad de las infracciones denunciadas; las penas impuestas o que se podría imponer en virtud de las leyes del Estado que había efectuado la detención; el valor de la nave detenida y el valor de la carga decomisada; y el monto de la fianza impuesta por el Estado que había efectuado la detención y su forma.

257. En cuanto al criterio de la forma de la fianza, el Tribunal, teniendo en cuenta los factores pertinentes, decidió que la garantía financiera sería de 8 millones de francos franceses (1,2 millones de dólares de los Estados Unidos) y que debía efectuarse en forma de una garantía bancaria, a menos que las partes acordasen otra cosa.

### **Caso decidido por un Tribunal Arbitral**

258. *Laudo de fecha 17 de diciembre de 1999 del Tribunal Arbitral que entendió en la segunda fase de las actuaciones entre Eritrea y el Yemen (Delimitación de frontera marítima)*<sup>77</sup>. En diciembre de 1995 se planteó una controversia entre Eritrea y el Yemen, dos Estados con costas opuestas en el Mar Rojo, acerca de la

soberanía territorial sobre cuatro grupos de islas deshabitadas situadas en el Mar Rojo, la delimitación de las fronteras marítimas entre ellas y el uso de las aguas circundantes de las islas por pescadores de ambas partes. Las partes sometieron la controversia a arbitraje y el 3 de octubre de 1996 concertaron un Acuerdo de Arbitraje. Se pidió al Tribunal Arbitral que resolviera la controversia entre las partes en dos etapas. El Tribunal Arbitral presentó su decisión sobre la primera etapa de la controversia entre Eritrea y el Yemen el 9 de octubre de 1998 (véanse los detalles en el documento A/53/456, párr. 164). Tras la primera etapa del arbitraje, y como muestra de su buena voluntad, el 16 de octubre de 1998 Eritrea y el Yemen concertaron el Tratado de establecimiento del comité mixto yemení-eritreo de cooperación bilateral.

259. En la segunda etapa, se pidió al Tribunal Arbitral que efectuara la delimitación de las fronteras marítimas entre Eritrea y el Yemen, teniendo en cuenta la opinión a la que hubiese llegado en relación con las cuestiones de la soberanía territorial, la Convención y cualquier otro factor pertinente.

260. Teniendo en cuenta los artículos 15, 74 y 83 de la Convención, el Tribunal, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 2 del Acuerdo de Arbitraje, procedió a delimitar la frontera marítima entre Eritrea y el Yemen utilizando una línea única equidistante (mediana) para todos los efectos entre sus mares territoriales, las zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales.

261. La línea equidistante del Tribunal Arbitral, que se determinó sobre la base del artículo 15 de la Convención, pasa a través de la zona de solapamiento en el mar territorial de las dos partes en el área del grupo de islas Zuqar-Hanish (Yemen) y los peñones y elevaciones conocidos como Islas Haycocks e Islas South West Rocks (Eritrea).

262. Con respecto al régimen de pesca tradicional, el Tribunal Arbitral sostuvo que debía establecerse un acceso libre hacia y desde las islas interesadas, incluido el derecho de pasajes sin obstáculos a través de aguas en las que, en virtud de su derecho soberano sobre las islas, el Yemen tenía derecho a excluir a cualquier tercero o someter su presencia a licencia, como podría hacerlo respecto de la pesca industrial de Eritrea. Este derecho de libre pasaje para pescadores artesanales había existido tradicionalmente no sólo entre Eritrea y las islas, sino también entre las islas y la costa del Yemen. El derecho a entrar en los puestos pertinentes y vender

y comercializar allí el pescado era un elemento integrante del régimen de pesca tradicional.

263. En lo que hace a la explotación de yacimientos de petróleo y gas, el Tribunal Arbitral sostuvo que las partes estaban obligadas a informarse mutuamente y consultarse respecto de cualquier yacimiento de petróleo, gas u otros minerales que pudiera descubrirse y que se extendiese a ambos lados de la línea fronteriza marítima única entre ellos, o que estuviese situado en sus cercanías.

264. El Tribunal Arbitral, por lo tanto, determinó por unanimidad en la segunda etapa de las actuaciones entre Eritrea y el Yemen que la frontera marítima internacional entre los dos Estados era una serie de líneas geodésicas que unían, en el orden especificado, los puntos definidos en grados, minutos y segundos de latitud y longitud geográfica y que se basaban en el Sistema Geodésico Mundial de 1984 (WGS 84).

## **XI. Creación de capacidad y difusión de información**

### **A. Creación de capacidad**

265. Como informó la OMI, la importancia de la asistencia técnica a los países en desarrollo y la forma que adoptará dicha asistencia se reflejan en la resolución A.901(21), de la Asamblea de la OMI titulada “La OMI y la cooperación técnica a partir de 2000”. En la resolución se afirma que la creación de capacidad destinada a garantizar una navegación más segura y un mar más limpio es el principal objetivo del programa de cooperación técnica de la OMI a partir de 2000. Se dice en ella que la elaboración y aplicación del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI debe seguir basándose en varios principios básicos, incluidos los siguientes: la dirección del proceso de elaboración y ejecución de los proyectos incumbe a los países receptores; integración de las prioridades reglamentarias de la OMI en el proceso de elaboración del programa; desarrollo de los recursos humanos e institucionales, con carácter sostenible, incluida la promoción de la mujer; fomento de la colaboración regional y la cooperación técnica entre los países en desarrollo; promoción de asociaciones con los gobiernos, la industria naviera y los organismos internacionales de ayuda al desarrollo; movilización de servicios de expertos y recursos regionales para las actividades de asistencia

técnica; coordinación con otros programas de ayuda al desarrollo en el sector marítimo; facilitación de información por parte de los países receptores sobre la eficacia de la asistencia técnica prestada; y sistemas de supervisión y evaluación del impacto, de modo que se cumplan los objetivos del programa y que los conocimientos adquiridos se tengan en cuenta en el proceso de elaboración de futuros programas.

266. En la resolución se insta a las partes en los instrumentos de la OMI en que se incluyan disposiciones sobre cooperación técnica a que respondan a los compromisos que hayan contraído, y se invita a los Estados miembros a que se sirvan de la OMI como mecanismo para la coordinación, en relación con la cooperación técnica en el sector marítimo. Se invita también a los Estados miembros, a la industria naviera y a las organizaciones asociadas a que continúen, y si es posible aumenten, el apoyo que brindan al PICT y se afirma que el PICT puede contribuir, y de hecho contribuye, al desarrollo sostenible.

### 1. Becas

267. En el informe anual de 1999 (A/54/429, párrs. 588 a 594), se describe un importante programa de becas en la esfera de los océanos y el derecho del mar, el Programa de Becas en memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe, establecido en 1982 en memoria del que fuera primer Presidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y administrada por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, junto con el programa de becas de la Universidad de las Naciones Unidas en materia de aptitudes relacionadas con la pesca.

268. En diciembre de 1999, atendiendo a la recomendación de un Grupo Asesor, el Asesor Jurídico de las Naciones Unidas otorgó la 14ª beca en memoria de Amerasinghe y una beca especial financiada por el Gobierno del Reino Unido. Los receptores de las becas fueron la Sra. Fathima Razni Mullafer, de Sri Lanka y el Sr. F.P. Oderson, de Barbados. Se seleccionó a un tercer candidato, Sr. Salieu Kabba Sankoh, de Sierra Leona, en caso de que se dispusiera de una contribución especial adicional de uno de los donantes al Programa de Becas. Se están tomando disposiciones para enviar a los becarios a las universidades o instituciones de su elección, donde comenzaran su programa de residencia universitaria en septiembre/octubre de 2000. Entretanto, la becaria de Papua Nueva Guinea, Sra. Masio Nidung, que recibió la beca en 1999,

financiada por el Gobierno de Alemania, está a punto de concluir su estudio de investigación en el Instituto Max Planck de Heidelberg (Alemania), y comenzará su pasantía con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar en abril de 2000. La Sra. Arit Mkpan-diok, de Nigeria, receptora de la 13ª beca en memoria de Amerasinghe, completó sus estudios de investigación en la Facultad de derecho de la Universidad Dalhousie en Halifax (Canadá), y ha comenzado su programa de pasantía con la División.

### 2. Capacitación

269. El principal programa de capacitación en la esfera de los asuntos oceánicos y del derecho del mar dentro del sistema de las Naciones Unidas es el programa TRAIN-SEA-COAST (TSC), que cuenta con el apoyo del PNUD. De las cuestiones relativas al programa TSC se da cuenta en el informe anual de 1999 (A/54/429, párrs. 595 a 602). En septiembre de 1999, el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra solicitó la cooperación y la asistencia del programa TSC en la elaboración de una estrategia de capacitación ajustada a las prioridades del Programa de Acción Mundial, basado en la metodología y el enfoque de redes del TSC. El objetivo de la iniciativa es fortalecer la capacidad de los países para preparar y aplicar medidas de forma eficaz y sostenida, como se recomienda en el Programa de Acción Mundial, para prevenir, reducir, controlar o eliminar la degradación marina provocada por las actividades realizadas en tierra. En el proyecto se aprovechan dos activos principales: a) la orientación práctica y conceptual del Programa de Acción Mundial; y b) la red mundial de capacitación del programa TSC.

270. Los objetivos del proyecto son: a) fortalecer la infraestructura existente y crear capacidad a nivel local y regional para elaborar e impartir cursos de capacitación de gran calidad para el Programa de Acción Mundial; b) establecer una nueva dependencia de preparación de cursos del TSC orientada hacia la capacitación en la esfera del Programa de Acción Mundial; c) identificar los cursos de capacitación existentes en el marco del programa TSC que pudieran adaptarse a los requerimientos del Programa de Acción Mundial, así como a las necesidades prioritarias en materia de capacitación; d) elaborar un curso de capacitación en "gestión de las aguas residuales" para impartirlo en todo el mundo al personal a nivel de municipio; y e) impartir y adaptar el

mencionado curso las veces que sea necesario, inicialmente en el seno de tres programas de mares regionales del PNUMA, con la asistencia de los equipos de preparación de cursos del TSC o un conjunto de instructores del TSC y del Programa de Acción Mundial.

271. En 1999, el Centro Internacional de Ordenación de Recursos Acuáticos Vivos (ICLARM) se puso en contacto con el programa TSC para examinar el diseño de un componente de capacitación para el proyecto de la Red de Acción Internacional para los Arrecifes de Coral (ICRAN), basado en la metodología y el enfoque de redes del programa TSC. Una de las actividades del Plan de Acción Estratégico de la ICRAN tiene por objeto la creación, con la asistencia del programa TSC, de un cuadro mundial de capacitadores para impartir cursos en apoyo de la gestión integrada de las zonas costeras y la vigilancia de los arrecifes de coral. Esos cursos se diseñarán y se adaptarán a las necesidades locales de capacitación de tres lugares de la ICRAN o programas de mares regionales del PNUMA. En el proyecto se aprovechan dos activos principales: a) la experiencia y los recursos de la red mundial de capacitación del programa TSC; y b) la riqueza de información y los resultados obtenidos de actividades paralelas de la ICRAN que puedan emplearse en la preparación de materiales para el curso.

272. Los objetivos del proyecto son: a) identificar y examinar todos los materiales de capacitación existentes, incluido el “Curso nacional sobre la gestión integrada de las zonas costeras” elaborado conjuntamente por el programa TSC y Filipinas, que puedan adaptarse a las necesidades de la ICRAN; b) adaptar o elaborar un curso de capacitación para impartirlo a nivel mundial en los tres lugares de la ICRAN o programas de mares regionales del PNUMA; c) impartir capacitación a unos 120 a 150 personas de todos los lugares de la ICRAN o programas de mares regionales del PNUMA; d) formar un cuadro de instructores (curso de instructores del TSC — Capacitación de capacitadores), dos de cada uno de los tres lugares de la ICRAN y dos de las dependencias de preparación de cursos del programa TSC que colaboren en el proyecto; e) adaptar e impartir en tres lugares de la ICRAN o programas de mares regionales del PNUMA uno de los dos conjuntos de capacitación sobre “ordenación de zonas protegidas” que están preparando las unidades del programa TSC para el Mar Rojo y para el Río de la Plata; f) impartir capacitación al personal de preparación de cursos que se necesite para los proyectos, inicialmente uno para el

ICLARM y dos para los programas de mares regionales del PNUMA en que se vayan a impartir los cursos; y g) ofrecer apoyo pedagógico y técnico continuo a las dependencias de preparación de cursos que trabajen en los cursos para la ICRAN.

273. La unidad TSC/Alemania se ha unido recientemente a la red del programa TSC. La nueva dependencia de preparación de cursos se establecerá en el Instituto de Ciencias de la Tierra (laboratorio de investigación costera) de la Universidad Christian Albrechts de Kiel (Alemania). Una vez que los preparadores de cursos seleccionados hayan recibido capacitación en la metodología del programa TSC, prepararán un curso sobre el control de la erosión e impartirán capacitación en países de la región del Mar Báltico.

## B. Difusión de información

274. Todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas reúnen, procesan y distribuyen información de cobertura mundial sobre los océanos y el derecho del mar en el contexto de sus respectivas esferas de competencia. Casi todas ellas cuentan con amplios sistemas de información que se ocupan de diversas cuestiones en esas esferas. Cuentan también con sitios en la Web complejos y avanzados que constituyen valiosas fuentes de información al alcance de los Estados miembros, los órganos intergubernamentales, las organizaciones no gubernamentales, el sector privado y la sociedad civil en general. En el informe anual de 1999 (A/54/429, párrs. 605 a 609) figura una descripción de la biblioteca y la colección de referencia, el sistema de información y el espacio en la Web sobre “los océanos y el derecho del mar” que mantiene la división de asuntos oceánicos y del derecho del mar de las Naciones Unidas ([www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)).

### Actividades de información en el sistema de las Naciones Unidas

275. La COI informó de que uno de los principales objetivos de su programa Servicios de Información Marina es proporcionar a un número cada vez mayor de comunidades de usuarios información actualizada sobre el medio marino. Con este objetivo presente, se ha continuado la expansión de los servicios basados en la Web, que incluyen ahora: a) el sitio de la COI en la Web, que ofrece información general sobre la COI, sus programas y actividades; b) la biblioteca electrónica de la COI, que ofrece acceso gratuito a todas las

publicaciones de la COI, que pueden descargarse electrónicamente; c) el Directorio mundial de expertos en agua dulce y marina, que ofrece información sobre miles de científicos, técnicos, administradores y otros profesionales de más de 100 países que trabajan en el terreno del agua dulce y marina; d) la base de datos sobre actividades y acontecimiento de la COI, que muestra las actividades y acontecimientos relacionados con los océanos organizados por la COI y otras entidades; y e) dos directorios en que figuran las bibliotecas y centros de información relacionados con el mar de todo el mundo.

276. La necesidad de disponer de datos e información sobre los océanos es cada vez mayor, y es preciso facilitar la gestión y el intercambio de esos datos. De eso se ocupa el Comité sobre el Intercambio Internacional de Datos Oceanográficos (IODE). La función de ese Comité es fomentar el conocimiento y el entendimiento de los recursos y el medio marino facilitando un mecanismo para la gestión y el intercambio de datos e información de los que pueden obtenerse conocimientos.

277. El IOED cuenta entre sus miembros con más de 65 Estados miembros de la COI, que apoyan los principios del Comité en pro de un intercambio de datos abierto y mantienen centros de datos oceanográficos. El programa se ocupa de la gestión de importantes cantidades de datos marinos obtenidos mediante programas de ámbito nacional, regional y mundial. Se ofrece apoyo en la gestión de datos a varios programas científicos de ámbito mundial mediante la cooperación de centros de datos oceanográficos de alcance nacional, regional y mundial. El Comité ejecuta varios programas y proyectos como, por ejemplo, el de arqueología y rescate de datos oceánicos mundiales y trabaja en cooperación con otros grupos en la ejecución de programas como el Programa Mundial sobre el perfil de temperatura y salinidad.

278. El IODE se especializa en la prestación de servicios y la elaboración de productos. Cabe citar entre ellos discos CD-ROM (de datos y metadatos como, por ejemplo, la Base de Datos Oceánicos Mundiales de 1998, un conjunto de nueve discos CD-ROM), inventarios, catálogos, elaboración de normas, etc. El 17º período de sesiones del Comité IODE/COI se celebrará en Estambul (Turquía) del 18 al 26 de abril de 2000. Se prestará especial atención a la utilización más eficaz de los completos sistemas, instalaciones y mecanismos del IODE para proyectos, programas, productos y servicios nuevos o incipientes de datos e información. Se hará

todo lo posible por fomentar la cooperación con el sector industrial y, cuando proceda, con el estamento militar en lo que se refiere al intercambio de datos de información. Esa cuestión figurará en el programa de una conferencia, que se celebrará en 2000, sobre el papel del estamento militar y el sector industrial en la defensa de la calidad ambiental de los océanos.

279. Un elemento clave de las actividades regionales de la COI continúa siendo la necesidad de mejorar la capacitación y las instalaciones de gestión de información y datos oceánicos. Los datos y la información de calidad son elementos esenciales para la ordenación racional de las zonas costeras. Los proyectos del IODE en la región de África oriental demuestran que, a menudo, es más eficaz abordar los problemas de la gestión de la información y los datos oceánicos a nivel regional que a nivel nacional o mundial. Uno de los proyectos regionales de la COI es el de Cooperación Regional en el intercambio de información científica en la región occidental del Océano Índico, con el que se ha conseguido: a) proporcionar a los científicos marinos acceso a bibliografía científica esencial; b) elaborar y mantener un directorio regional de científicos marinos en el que se ofrece información sobre expertos locales; y c) publicar un boletín regional en el que se ofrece información sobre instituciones, proyectos y científicos que trabajan en la región. Otro proyecto es el de la Red de información y datos oceánicos para África oriental, en el que se combinan la gestión de datos e información como parte de un proyecto más amplio denominado ODINAFRI (Red de información y datos oceánicos para África). Aprovechando la experiencia y el éxito de esos proyectos, se está preparando un proyecto panamericano de gestión de datos e información en el que combinan los objetivos de esos proyectos y se amplían con la elaboración de proyectos de datos e información para responder a las necesidades de una amplia variedad de usuarios. Se están tomando medidas para utilizar el mismo enfoque en otras regiones, como el Caribe y el Pacífico occidental.

## **XII. Coordinación y cooperación internacionales**

### **A. Programas de cooperación**

280. La cooperación, tanto oficial como oficiosa, en la esfera de los asuntos oceánicos y del derecho del mar es bastante intensa entre las organizaciones del sistema

de las Naciones Unidas y alcanza en muchos casos a otros órganos intergubernamentales, organismos gubernamentales, el sector privado, las organizaciones no gubernamentales y demás interesados, en su sentido más amplio. Para dar una idea de su alcance, cobertura y contenido, en los párrafos 612 a 626 del informe anual de 1999 (A/54/429) se presenta una muestra de los programas de cooperación más importantes. Entre ellos cabe citar el Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP), el Sistema Mundial de Observación de los Océanos (SMOO), el Proyecto sobre la variabilidad y previsibilidad del clima (CLIVAR), la Comisión técnica mixta sobre oceanografía y meteorología (CTMOM) y el servicio Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA).

#### **Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP)**

281. El GESAMP celebrará su 30° período de sesiones del 22 al 26 de mayo de 2000 en el Laboratorio para el Medio Ambiente Marino del OIEA, en Mónaco. En el período de sesiones, el GESAMP tiene previsto concentrarse en cuatro esferas de creciente interés: la evaluación de los riesgos que plantean las sustancias nocivas transportadas por los buques; la estimación de la cantidad de petróleo que llega al medio marino procedente de las actividades realizadas en el mar; las evaluaciones del medio marino; y cuestiones de especial interés relacionadas con la degradación del medio marino. Entre ellas, se prestará especial atención a las evaluaciones del medio marino. El Grupo de Trabajo sobre evaluación del medio marino del GESAMP y su Junta Editorial hicieron avances sustanciales entre los períodos de sesiones con miras a presentar proyectos definitivos de dos importantes informes para su examen y aprobación por el GESAMP en su 30° período de sesiones: un informe bienal sobre el estado del medio marino, que lleva como nuevo título “Un mar de problemas — cuestiones en relieve”, y un informe sobre “Fuentes y actividades terrestres que afectan la calidad y los usos del medio marino, costero y de agua dulce”.

282. La preparación de esos informes se lleva a cabo bajo la dirección del PNUMA como parte de sus actividades de evaluación y su contribución a la reunión intergubernamental para el examen de los avances conseguidos en la ejecución del Programa de Acción

Mundial. Con miras a finalizar los dos informes mencionados para su examen y aprobación por el GESAMP, la Junta Editorial del Grupo de Trabajo se reunió del 14 al 19 de noviembre de 1999 en Barcelona y volvió a reunirse del 7 al 9 de febrero de 2000 en La Haya. Esta última reunión se celebró inmediatamente a continuación de la cuarta reunión del Grupo de Trabajo sobre evaluación del medio marino (31 de enero a 5 de febrero de 2000), en la que se examinaron las observaciones recibidas acerca de los proyectos de ambos informes y se recomendaron a la Junta Editorial las correcciones que debían introducirse al finalizar los proyectos para su presentación al GESAMP, y en ella se estudiaron los resultados de esta última reunión.

283. Está previsto también que el GESAMP, en su 30° período de sesiones, apruebe un memorando de entendimiento actualizado preparado en buena medida en respuesta al interés expresado por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su decisión 7/1 sobre el mejoramiento de la eficacia y el alcance del GESAMP (véase A/54/429, párr. 613). Una vez aprobado por el GESAMP, el memorando se presentará a la firma de los jefes ejecutivos de las organizaciones que lo patrocinan.

#### **Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA)**

284. Entre los acontecimientos importantes recientes relativos al servicio ASFA figura la prórroga por un nuevo período de cuatro años del Acuerdo de Publicación entre la FAO, como secretaria del ASFA, y el editor del ASFA (Cambridge Scientific Abstracts, (CSA)). El nuevo Acuerdo ofrece mayores beneficios para los asociados del ASFA, incluido el acceso gratuito a la base de datos del ASFA, a través del Servicio de Base de Datos en la Internet del CSA. Cabe citar también la admisión en el ASFA de tres nuevos asociados nacionales: Côte d'Ivoire, el Perú y la República de Corea, con lo que asciende a 30 el número total de asociados nacionales del ASFA. El incremento del número de asociados es uno de los objetivos más importantes que tiene por objeto ampliar la cobertura geográfica del ASFA y la cobertura de la bibliografía. Otro acontecimiento ha sido el comienzo de la distribución gratuita de todos los discos CD-ROM sobre el ASFA a 25 institutos ubicados en países de bajos ingresos deficitarios en alimentos de África.

### **Atlas de los océanos de las Naciones Unidas**

285. El Atlas de los océanos de las Naciones Unidas se está elaborando como un instrumento digital, basado en la Web, interactivo, que contiene información de interés para el desarrollo sostenible de los océanos y para el progreso de la ciencia oceánica. El Atlas se está construyendo a partir de documentos existentes (estadísticas, mapas, textos, informes, imágenes, etc.) de que disponen los organismos de las Naciones Unidas, así como las organizaciones no gubernamentales y los centros de excelencia nacionales y del Grupo Consultivo sobre Investigaciones Agrícolas Internacionales (CGIAR). Será un producto a largo plazo del sistema de las Naciones Unidas, que se actualizará periódicamente en cooperación con un editor del sector privado. Los organismos centrales de este proyecto conjunto del Subcomité sobre océanos y zonas costeras del CAC son la FAO, el OIEA, la OMI, la UNESCO, el PNUMA y la OMM.

286. Entre los últimos acontecimientos relacionados con el Atlas, el representante de la FAO, que es el organismo principal, presentó al Subcomité sobre océanos y zonas costeras en su octavo período de sesiones el informe de la primera reunión del Comité Técnico sobre el Atlas de las Naciones Unidas (celebrada en Roma, los días 9 y 10 de diciembre de 1999), que contenía los resultados de las deliberaciones del Comité sobre: a) la estructura y el contenido del Atlas; b) los posibles programas para los sitios del Atlas en la Web; c) el estado de los diversos acuerdos institucionales; y d) las disposiciones para la recopilación de datos e información.

287. El Subcomité sobre océanos y zonas costeras, en su calidad de Comité Permanente para el Proyecto del Atlas de los océanos de las Naciones Unidas, aprobó en su octavo período de sesiones (celebrado en La Haya del 19 al 21 de enero de 2000) el informe del Comité Técnico y, en particular, hizo suyas las siguientes decisiones técnicas<sup>78</sup>. Los datos originales utilizados para las cartas y los mapas deben estar a disposición de los usuarios; debe darse prioridad al uso de la información existente (en contraposición a la generación de nueva información); también debe darse prioridad a los datos que guarden clara relación con cuestiones de política; la información general de antecedentes debe tener en cuenta también las necesidades de una amplia comunidad de usuarios; los mapas, las cartas y, en general, todos los documentos deben tener un "aspecto" común; los documentos de presentación deben ser notas breves,

orientadas hacia las políticas, que conduzcan a información más detallada, concreta y de antecedentes, y debería traducirse preferiblemente a los idiomas oficiales de las Naciones Unidas; los documentos deben escribirse, en la medida de lo posible, de forma que sean independientes del tiempo, a fin de prolongar su validez y reducir la necesidad de actualizarlos; y se designarán organismos principales para cuestiones, usos y campos de información concretos encargados de coordinar las aportaciones al Atlas.

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

288. En respuesta a lo necesario de la coordinación en la esfera de los asuntos marinos, según se pone de relieve especialmente en el capítulo 17 del Programa 21, tras la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo el Comité Administrativo de Coordinación, basándose en una propuesta del Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible, que se había creado recientemente, estableció el Subcomité sobre océanos y zonas costeras.

289. El Comité celebró su octavo período de sesiones en La Haya, del 19 al 21 de enero de 2000. Participaron 14 representantes de ocho organizaciones de las Naciones Unidas y un representante de la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica. Asistió también, en calidad de observador, un representante del Proyecto de evaluación mundial de las aguas internacionales.

290. Entre las cuestiones examinadas por el Subcomité figuraba el Atlas de los océanos de las Naciones Unidas (véanse párrs. 285 a 287); el estado del Proyecto de evaluación mundial de las aguas internacionales; el memorando de entendimiento revisado para el GESAMP (véase párr. 263) el establecimiento por la Asamblea General, en su resolución 54/33, del proceso consultivo oficioso de las Naciones Unidas sobre los océanos; y la necesidad de hacer que el Subcomité fuese más transparente, eficaz y sensible a las necesidades de los Estados Miembros, como había recomendado la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su decisión 7/1 (véase A/54/429, párrs. 629 y 637, reiterado por la Asamblea General en el inciso b) del párrafo 8 de su resolución 54/33).

291. Por lo que se refiere al Programa de Acción Mundial, el Subcomité convino en que su función principal era proporcionar una plataforma para fomentar la coordinación, la interacción y la cooperación en asuntos relacionados con la ejecución del Programa. También abordó la cuestión del desarrollo del sistema de intercambio de información del Programa de Acción Mundial, un plan de acción estratégico para la organización de una conferencia mundial sobre las aguas residuales y el proceso que conducirá en el año 2001 a un examen mundial del Programa.

292. Por lo que se refiere a procurar que el Subcomité sea transparente, eficaz y sensible a las necesidades de los Estados Miembros, el Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible, en su 14° período de sesiones (celebrado en Viena los días 9 y 10 de septiembre de 1999), había aceptado las sugerencias del Subcomité de celebrar reuniones anuales de información sobre las actividades del Subcomité, desarrollar un espacio en la Web y un folleto (véase A/54/429, párr. 630). El Subcomité informó sobre sus actividades previstas y en curso, que eran a la sazón: a) preparación por su propia iniciativa de contribuciones en el marco de la presentación de informes por parte de todo el sistema a órganos internacionales como la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (como administrador de tareas para el capítulo 17 del Programa 21), la Asamblea General (contribución al informe anual del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar), el Plan de Acción para el Desarrollo Sostenible de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, el Programa de Acción Mundial y el nuevo proceso consultivo oficioso; b) producción conjunta del Atlas de los océanos de las Naciones Unidas; c) ejecución a largo plazo del Programa de Acción Mundial; d) asistencia al Proyecto de evaluación mundial de las aguas internacionales en la preparación de un proceso mundial de evaluación de las aguas orientado hacia las políticas; e) preparación de la ejecución regional de actividades conjuntas, según el caso; y f) facilitación de una aportación coordinada a la conferencia "Río+10" y su proceso preparatorio, velando por que se preste la debida atención a los océanos y las zonas costeras.

293. Como evento de acompañamiento a su octavo período de sesiones, el Subcomité sobre océanos y zonas costeras ofreció un reunión informativa en La Haya, a la que asistieron representantes de 37 misiones diplomáticas, sobre sus actividades como administrador de tareas para el capítulo 17 del Programa 21. Se presenta-

ron cuatro temas: a) estado de ejecución del Programa de Acción Mundial; b) el proceso consultivo oficioso de las Naciones Unidas sobre los océanos, recientemente establecido por la Asamblea General; c) el Atlas de los océanos de las Naciones Unidas; y d) el modo de abordar las incertidumbres críticas para la ordenación del medio marino y el cambio climático. Durante el octavo período de sesiones se hicieron también demostraciones del recientemente creado prototipo del sitio del Subcomité en la Web y se acordaron nuevas esferas para su desarrollo. Además, el Subcomité está preparando un folleto en el que se describen sus actividades.

294. El Subcomité examinó extensamente el recientemente establecido proceso consultivo oficioso de las Naciones Unidas sobre los océanos. Entre las diversas cuestiones planteadas, el Subcomité tomó nota de la solicitud de las Naciones Unidas de que las organizaciones miembros del Subcomité hicieran nuevas aportaciones que complementaran el último informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar (A/54/429). La información complementaria habrá de presentarse en la primera reunión del proceso consultivo, que se celebrará del 30 de mayo al 2 de junio de 2000. El Subcomité expresó también la disposición común de los organismos que lo componían de participar activamente en ese exhaustivo proceso consultivo, y acordó presentar un informe escrito conjunto sobre sus actividades a la primera reunión del proceso consultivo e invitar a todos los organismos y organizaciones a que participasen activamente en él.

### **C. Sugerencias sobre iniciativas que podrían adoptarse para mejorar la coordinación y la cooperación**

295. En respuesta a la solicitud de la Asamblea General, contenida en el párrafo 7 de su resolución 54/33, de que se presenten sugerencias sobre iniciativas que podrían adoptarse para mejorar la coordinación y la cooperación y lograr una mejor integración en relación con los asuntos oceánicos, el Secretario General opina que la formulación de esas iniciativas debe entenderse como un proceso y que, tras la orientación ofrecida por la Asamblea General, el fomento de la participación en el proceso consultivo oficioso de las Naciones Unidas sobre los océanos de las organizaciones gubernamentales, los organismos especializados y los fondos y programas de las Naciones Unidas que llevan a cabo actividades relacionadas con los asuntos oceánicos y del

derecho del mar, y el del Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación, y sus aportaciones a su informe sobre los océanos y del derecho del mar representaban una primera etapa de ese proceso. Preparar iniciativas para mejorar la coordinación y la cooperación en los asuntos oceánicos es, por su propia naturaleza, un esfuerzo de cooperación. En ese contexto, una medida conexa es poner en marcha un proceso de intercambio de ideas en torno a iniciativas que pudieran adoptarse para mejorar la coordinación y la cooperación y lograr una mejor integración en relación con los asuntos oceánicos y pedir a todas las organizaciones pertinentes que envíen información al respecto. Está previsto que la primera reunión del proceso consultivo oficioso, basada en las aportaciones de los gobiernos, las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, y otros grupos principales, hará avanzar el proceso al explorar iniciativas con las que puedan estar de acuerdo todos los Estados.

296. El Secretario Ejecutivo de la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, opinó que la experiencia positiva de la secretaría del Convenio en el establecimiento de vínculos cooperativos y efectos sinérgicos con otros convenios, organizaciones, órganos e iniciativas que desempeñan sus actividades en esferas de interés para la aplicación del programa de trabajo sobre la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, marina y costera de la secretaría del Convenio, podría ser de gran utilidad en ese contexto.

297. En relación con la primera etapa de la ejecución del programa de trabajo, la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica ha dedicado muchos esfuerzos a establecer un diálogo con otros procesos y actividades pertinentes con miras a coordinar con ellos la preparación de los productos previstos en el programa de trabajo. Como resultado, varios convenios regionales para la protección y el desarrollo sostenible del medio marino (Cartagena, Barcelona, Jeddah, Kuwait, Lima, etc.) han integrado en sus programas las disposiciones del Convenio sobre la Diversidad Biológica, y el programa de trabajo de la secretaría se está ejecutando ahora a nivel regional a través de esos convenios. Además, las organizaciones internacionales que se ocupan de fomentar la cooperación científica, el desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente (COI/UNESCO, Banco Mundial, PNUMA, FAO, Comisión para la Protección del Pacífico Sur, el Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente,

etc.) han tenido en cuenta debidamente las disposiciones del Convenio sobre la Diversidad Biológica relativas a la diversidad biológica marina y costera.

298. Partiendo de esa experiencia, el Secretario Ejecutivo de la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica opina que un instrumento clave para mejorar la coordinación y la cooperación y conseguir una mejor integración en relación con los asuntos oceánicos es que los agentes pertinentes intercambien información acerca de sus disposiciones y actividades respectivas; complementen en ese intercambio de información (a nivel de secretaría) mediante la armonización de esas disposiciones y actividades; e informen a sus respectivos Estados Partes o miembros acerca de cómo ajustar sus programas en consecuencia.

299. El Secretario General de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) explicó que su organización había mostrado de antiguo su interés y su participación en la cuestión del medio ambiente marino y los asuntos oceánicos. Las actividades y programas de la OMM y de los servicios meteorológicos nacionales en esa importante esfera crecían continuamente. Como gran parte de la labor relacionada con los océanos incluye también otras disciplinas y muchas diferentes comunidades de usuarios, la OMM ha tratado siempre de establecer una coordinación y colaboración estrechas con otras organizaciones internacionales, tanto a nivel bilateral como por conducto de mecanismos como el Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación. El Secretario General de la OMM destacó el reciente establecimiento de la Comisión Técnica Mixta OMM/COI de Oceanografía y Meteorología Marinas, que constituye un avance importante en lo que atañe a la cooperación e integración interinstitucional que va más allá de los grupos de trabajo conjuntos y órganos similares: tiene carácter intergubernamental, ostenta la condición de órgano constituyente de la OMM y de órgano equivalente de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y entraña un compromiso importante de recursos y conocimientos por parte de ambos organismos. Está previsto que conduzca a una mayor eficiencia y eficacia en función del costo de la labor conjunta de la OMM y la COI en lo que se refiere a la oceanografía y la meteorología marinas, y puede dar como resultado también una mejor coordinación entre los organismos nacionales que se ocupan de esas cuestiones.

300. Según el Secretario General de la OMM, el concepto de la Comisión Técnica Mixta representa un

acontecimiento innovador importante dentro del sistema de las Naciones Unidas cuya aplicación más amplia merece tenerse en cuenta. La OMM tiene previsto examinar las posibilidades de abordar iniciativas similares en otros aspectos de sus trabajos en los que ya coopera estrechamente con otros organismos de las Naciones Unidas y cree que hay un terreno aún más amplio para iniciativas similares en otras partes del sistema.

301. El Director Ejecutivo del PNUMA ha indicado que facilitaría la información solicitada por el Secretario General tras consultar con las secretarías de los planes de acción y los convenios sobre mares regionales administrados por el PNUMA.

302. El Secretario General sugiere que, durante las deliberaciones en el seno del proceso consultivo oficioso de las Naciones Unidas sobre los océanos sobre iniciativas para mejorar la coordinación y la cooperación internacionales y lograr una mejor integración en relación con los asuntos oceánicos, tal vez convenga tener presentes varias cuestiones pertinentes, incluidas las que se plantearon en la octava reunión del Subcomité sobre océanos y zonas costeras.

303. Como el Secretario General había dicho anteriormente, suele existir la percepción de que el seguimiento de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y otras conferencias de las Naciones Unidas incumbe principalmente al sistema de las Naciones Unidas en general, y a las entidades encargadas en particular. Es preciso poner de relieve que las medidas principales deben tomarse a nivel nacional, y que los actores principales son los gobiernos, las organizaciones no gubernamentales, el sector privado y otras entidades. **La función del sistema de las Naciones Unidas consiste, entre otras cosas, en facilitar la cooperación entre los actores principales para mejorar las medidas aplicadas a nivel nacional** (A/54/131-E/1999/75, párr. 43; ACC/2000/8, párr. 47; énfasis añadido).

304. La opinión expuesta anteriormente aumenta en importancia cuando se observa que las organizaciones internacionales distinguen entre las cuestiones sectoriales, que se consideran de carácter técnico, y las transectoriales (véase ACC/2000/8, párr. 69). En el caso de las cuestiones sectoriales que quedan dentro de la esfera de competencia de cada organización, son los órganos de gobierno de las organizaciones respectivas los que establecen el correspondiente mandato. Dada la

interrelación entre las cuestiones oceánicas el proceso consultivo oficioso de las Naciones Unidas sobre los océanos debería tener presente esa distinción cuando delibere sobre las medidas necesarias para mejorar la coordinación y la cooperación. Ello correspondería a la orientación proporcionada por la Asamblea General en el párrafo 11 de su resolución 54/33, en la que “invita a los Estados Miembros a que, en el contexto de su participación en órganos competentes pertinentes de organizaciones intergubernamentales que realicen actividades relacionadas con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, alienten la participación de esas organizaciones en el proceso de consultas y su contribución al informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar”.

#### Notas

<sup>1</sup> Decisión 7/1, “Los océanos y los mares”, de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1999, Suplemento No. 9* (E/1999/29), cap. I.C., decisión 7/1, párr. 1 b).

<sup>2</sup> Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/26), cap. I.C., decisión 4/15

<sup>3</sup> Véase asimismo A/54/429, párr. 506.

<sup>4</sup> Informe de la quinta reunión de la Conferencia de las Partes, documento UNEP/CHW.5/29, párrs. 77 y 78 y anexos I y VI.

<sup>5</sup> Presentación de la Cámara Naviera Internacional, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros, la Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca, el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras y la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, documento MEPC 44/16/4.

<sup>6</sup> Extracto de la contribución de la OMI.

<sup>7</sup> Extracto de la contribución de la OHI.

<sup>8</sup> IMO/ILO/WGLCCS 1/7.

<sup>9</sup> Documentos presentados por la CISL; véanse IMO/ILO/WGLCC 1/6/1 y IMO/ILO/WGLCC 1/6/2.

<sup>10</sup> La presentación de la OIT examina los instrumentos internacionales pertinentes (IMO/ILO/WGLCCS 1/7).

<sup>11</sup> Este punto se señalaba en la presentación de la Federación Naviera Internacional, documento IMO/ILO/WGLCCS 1/6.

<sup>12</sup> Informe del primer período de sesiones del Grupo Mixto de Trabajo, IMO/ILO/WGLCCS 1/1, párrs. 4.1 a 4.13, 6.1 a 6.50, y anexos 4, 5 y 6.

- <sup>13</sup> El Seamen's Church Institute también ha publicado recientemente un manual de la gente de mar, que es un compendio de información sobre todos los aspectos del oficio de marino.
- <sup>14</sup> Véase el informe del 45° período de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI, NAV 45/14.
- <sup>15</sup> Informe del 71° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, documento MSC 71/23, párrs. 9.13 a 9.17.
- <sup>16</sup> MSC 72/2, párr. 7.
- <sup>17</sup> NAV 45/14, párrs. 3.7 a 3.15, y anexos 2 a 4.
- <sup>18</sup> MSC 71/23, párr. 20.30.
- <sup>19</sup> NAV 45/14, párrs. 3.31, 3.32 y 3.34,
- <sup>20</sup> Véase el proyecto de informe del CPMM sobre su 44° período de sesiones, MEPC 44/wp.6, párrs. 8.9 a 8.13.
- <sup>21</sup> Las declaraciones inaugurales, las ponencias presentadas por los participantes y el informe del Relator pueden consultarse en la página Web del Instituto de Estudios Políticos de Singapur, cuya dirección es: [www.sils.org/seminar/1999-straits-00.htm](http://www.sils.org/seminar/1999-straits-00.htm).
- <sup>22</sup> En el anexo del documento FSI 8/INF.7, figura un resumen de las ideas iniciales que se debatieron en la citada reunión del Grupo de Trabajo.
- <sup>23</sup> Las circulares del Comité de Seguridad Marítima 924 y 935 a 938 pueden consultarse en [www.imo.org/imo/circs/msc/piracy/list.htm](http://www.imo.org/imo/circs/msc/piracy/list.htm).
- <sup>24</sup> La Oficina Marítima Internacional define la piratería como "el acto de abordar un buque con la intención de cometer robo o cualquier otro delito y con la intención o la capacidad de emplear la fuerza en la comisión de ese acto". Esa definición engloba los delitos de apoderamiento ilícito y los ataques desde la costa a buques atracados.
- <sup>25</sup> Véase el documento MSC 72/17/5. En la circular prevista se entenderá por piratería todo acto definido en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y se entenderá por robo armado todo acto que se cometa en las aguas territoriales o vías de navegación interior.
- <sup>26</sup> El texto de las decisiones V/23 y V/33 figura en el informe de la quinta reunión de la Conferencia de las Partes, UNEP/CHW.5/29, anexo I (véase [www.unep.ch/basel/cop5/cop5reportc.pdf](http://www.unep.ch/basel/cop5/cop5reportc.pdf)).
- <sup>27</sup> El texto del documento A/AC.254/4/Add.1/Rev.4 puede consultarse en [www.uncjin.org/Documents/Conventions/dcatoc/7session/index.htm](http://www.uncjin.org/Documents/Conventions/dcatoc/7session/index.htm).
- <sup>28</sup> Se ofrece información unificada sobre casos de polizonaje en el documento FAL.2/Circ.57, que puede consultarse en [www.imo.org/imo/circs/fal/57.pdf](http://www.imo.org/imo/circs/fal/57.pdf).
- <sup>29</sup> Informe del Comité de Facilitación, documento FAL 27/19, párrs. 10.1 a 10.11.
- <sup>30</sup> Véase el proyecto de informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 44° período de sesiones, MEPC 44/WP.6, párrs. 8.9 a 8.13.
- <sup>31</sup> *BBC International Reporting Service*, 31 de diciembre de 1999.
- <sup>32</sup> Centro Internacional de Comercio y Desarrollo Sostenible y Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos Naturales, *Fish for Thought*, Ginebra (ICTSD, 1999), párr. 15.
- <sup>33</sup> *The Earth Times*, año 9, No. 2, 15 de febrero de 2000, pág. 3.
- <sup>34</sup> *BBC International Reporting Service*, 28 de enero de 2000.
- <sup>35</sup> Informe de la consulta de expertos sobre el descoloramiento de los corales (UNEP/CBD/JM/Expert/2/3).
- <sup>36</sup> *Earth Negotiation Bulletin*, vol. 9, No. 143: resumen del quinto período de sesiones del Órgano subsidiario de asesoramiento científico, técnico y tecnológico ([www.iisd.ca/linkages/vol09/enb09143e.html](http://www.iisd.ca/linkages/vol09/enb09143e.html)).
- <sup>37</sup> Véase el proyecto de informe del Comité sobre su 44° período de sesiones, MEPC 44/WP.6/Add.3, párr. 12.38.
- <sup>38</sup> P. Bagla, "Bioprospecting: model Indian deal generates payments", *Science*, vol. 283, No. 5408, 12 de marzo de 1999, pág. 1614b.
- <sup>39</sup> El texto siguiente se basa esencialmente en: Peter A. Rona, *Marine minerals for the 21<sup>st</sup> century*, monografía que se presentará en el Congreso Internacional de Geofísica, Río de Janeiro (Brasil), 6 a 17 de agosto de 2000.
- <sup>40</sup> Extraído de las contribuciones del PNUMA y de la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial.
- <sup>41</sup> Véase el informe de la 21ª Reunión Consultiva, documento LC 21/13, párrs. 5.10 a 5.12 y 10.1 y 10.2.
- <sup>42</sup> *Ibíd.*, párrs. 5.18 a 5.27.
- <sup>43</sup> Pueden verse más detalles en *ibíd.*, 4.11 a 4.13.
- <sup>44</sup> *Ibíd.*, párrs. 4.14 a 4.16 y anexos 2, 3 y 4.
- <sup>45</sup> *Ibíd.*, párrs. 6.23 a 6.29.
- <sup>46</sup> *Ibíd.*, anexo 6.
- <sup>47</sup> *Ibíd.*, párrs. 6.11 y 6.12.
- <sup>48</sup> *Ibíd.*, párr. 7.7.
- <sup>49</sup> El texto de la declaración y de las decisiones aprobadas por la Conferencia de las Partes puede consultarse en el informe de la quinta reunión, documento UNEP/CHW.5/29 publicado en la Internet en la dirección <http://www.unep.ch/basel/COP5/cop5reportc.pdf>.

- <sup>50</sup> Véase el proyecto de informe del CPMM sobre su 44º período de sesiones, MEPC44/WP.6/Add.3, párrs. 12.39 a 12.41.
- <sup>51</sup> *Ibíd.*, párrs. 3.20 y 3.21.
- <sup>52</sup> Véase A/21/5 b) 2, párrs. 50 y 51.
- <sup>53</sup> Proyecto de informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 44º período de sesiones, MEPC/44/WP.6/Add.2, párrs. 13.11 a 13.13.
- <sup>54</sup> Párrafo 7.5 del informe de la 29ª reunión del GESAMP, publicado como GESAMP Report and Studies No. 67, mencionado también en el informe de la 21ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres, LC.21/13, párr. 9.6.
- <sup>55</sup> Documentos LEG 80/10/3 y LEG 80/11, párrs. 140 y 141.
- <sup>56</sup> Documento LEG 80/3, anexo 1.
- <sup>57</sup> Véase informe del Comité Jurídico LEG 80/11, párrs. 14 a 57.
- <sup>58</sup> Exposición de la Confederación Internacional de Sindicatos Libres, OMI/OIT/WGLCCS 1/6/1.
- <sup>59</sup> OMI/OIT/WGLCCS 1/6.
- <sup>60</sup> En el documento IMO/ILO/WGLCCS 1/7 la OIT presentó un examen de los instrumentos pertinentes.
- <sup>61</sup> Informe del Grupo de Trabajo Especial de Expertos, documento IMO/ILO/WGLCCS 1/11, párrs. 6.51 a 11.6 y anexos 5 y 6.
- <sup>62</sup> Para el texto del Protocolo, véase el informe de la quinta reunión, documento UNEP/CHW.5/29, anexo III, en <http://www.unep.ch/basel/COP5/cop5reportc.pdf>.
- <sup>63</sup> Según la definición, los daños cubren: la vida o daños personales; pérdidas de propiedad o daños a la propiedad; pérdida de ingresos derivada directamente de un interés económico en cualquier uso del medio ambiente; el costo de las medidas de rehabilitación del medio ambiente dañado; y el costo de medidas preventivas.
- <sup>64</sup> Véase el informe de la quinta reunión, documento UNEP/CHW.5/29, anexo I.
- <sup>65</sup> Extracto de la contribución de la UNESCO/OIC.
- <sup>66</sup> El documento se colocará en el espacio en la Web de la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica en la dirección [www.biodiv.org/cop5/docs.html](http://www.biodiv.org/cop5/docs.html).
- <sup>67</sup> Informe del 45º período de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación, NAV 45/14, párr. 3.25.
- <sup>68</sup> *Ibíd.*, párr. 3.21 y anexo 3.
- <sup>69</sup> *The New York Times*, 18 de enero de 2000, págs. F1, F4.
- <sup>70</sup> *Ibíd.*, 23 de noviembre de 1999, pág. F3.
- <sup>71</sup> *Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. XIV (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.82.V.2), sesiones plenarias, 134ª sesión, párr. 43 y Tercera Comisión, 46ª sesión, párrs. 4 y 5.
- <sup>72</sup> Resumido de la contribución de la OHI.
- <sup>73</sup> Terry Knott, "Technology offshore: shifting to the seabed", *Petroleum Review*, vol. 54, No. 637, febrero de 2000, pág. 18.
- <sup>74</sup> *BBC International Reporting Service*, 27 de enero de 2000.
- <sup>75</sup> *The Earth Times*, octavo año, No. 12, 1º a 31 de diciembre de 1999, pág. 28.
- <sup>76</sup> Resumido de la contribución de la Corte Internacional de Justicia.
- <sup>77</sup> El texto del laudo se ha depositado con el Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 16 del Acuerdo de Arbitraje concertado entre Eritrea y el Yemen el 3 de octubre de 1996.
- <sup>78</sup> Véanse los detalles de las deliberaciones de la Subcomisión en el documento ACC/2000/8.