



Asamblea General

Distr.
GENERAL

A/44/461
18 de septiembre de 1989
ESPAÑOL

Cuadragésimo cuarto período de sesiones
Tema 30 del programa provisional*

DERECHO DEL MAR

Protección y preservación del medio marino

Informe del Secretario General

INDICE

I. INTRODUCCION	1 - 3	4
II. IMPORTANCIA DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS		
SOBRE EL DERECHO DEL MAR PARA LA PROTECCION Y		
PRESERVACION DEL MEDIO MARINO	4 - 20	4
A. Como marco jurídico general del medio marino		
B. Como mecanismo para dar cabida a los usos del mar y los distintos intereses	9	6
C. Como sistema para un desarrollo sostenible	10 - 13	6
D. Como instrumento para fomentar el desarrollo y la transferencia de ciencia y tecnología marinas	14	7
E. Como modelo para la evolución del derecho internacional del medio ambiente	15 - 20	7

* A/44/150.

INDICE (continuación)

CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	21 - 74	8
A. Antecedentes históricos	21 - 25	8
B. Definición de la contaminación del medio marino .	26	9
C. Obligaciones de los Estados	27 - 57	10
1. Contaminación procedente de fuentes terrestres	39	12
2. Actividades relativas a fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional	40 - 41	13
3. Actividades en la Zona	42 - 44	13
4. Vertimiento	45	14
D. Garantías	58 - 62	17
E. Responsabilidad		
F. Inmunidad soberana	65 - 66	19
G. Conservación de los recursos vivos	67 - 71	20

Párrafos Página

V. ESTADO DE LOS OCEANOS DEL MUNDO	98 - 112	20
VI. ESFERAS EN QUE PUEDEN ADOPTARSE NUEVAS MEDIDAS	115 - 136	30
A. Reglamentación de la contaminación procedente		
B. Reglamentación de la contaminación proveniente de la atmósfera o transportada a través de la atmósfera	120 - 123	31
C. Cooperación internacional para hacer frente a los derramamientos de petróleo	124 - 125	32
D. Ampliación de la cooperación regional	126	32
E. Reglamentación de la contaminación causada por vertimientos	127 - 128	33
F. Reglamentación de la contaminación proveniente de las actividades en el fondo del mar sujetas a la jurisdicción nacional	129	33
G. Responsabilidad por los daños resultantes de la contaminación	130 - 132	33
H. Aplicación de las leyes sobre contaminación	133 - 134	34
I. Aumento de la adhesión a los instrumentos existentes	135 - 136	35
Anexo. Tratados multilaterales relativos a la protección y la preservación del medio marino		39

I. INTRODUCCION

1. Este informe es presentado de conformidad con el artículo 19 de la Convención sobre el Medio Marino en ese momento, pidió al Secretario General que presentara en su cuadragésimo cuarto período de sesiones sobre los acontecimientos recientes relacionados con la protección y preservación del medio marino a la luz de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1/.

2. El informe consta de cinco secciones. La primera sección trata de la Convención, la cual, como marco general del nuevo derecho ambiental, constituye un mecanismo para conciliar la utilización del mar y sus intereses, un sistema para fomentar un desarrollo adecuado y sostenible desde el punto de vista ambiental y un instrumento para promover el desarrollo científico y tecnológico marino.

Las disposiciones de la Convención relacionadas con la protección y preservación del medio marino. En la sección IV se analizan tratados multilaterales que guardan relación con las disposiciones de la Convención. Las disposiciones ya se han recogido o desarrollado en los instrumentos aprobados en los planos mundial y regional. La sección V contiene una evaluación de la situación actual del medio marino. Sobre la base del análisis y las evaluaciones que se realizan en las secciones IV y V, en la sección VI se procura delimitar los principales elementos en que debe centrarse la acción en el futuro.

3. En el anexo figura una lista de los principales tratados multilaterales relacionados con la protección y preservación del medio marino.

II. IMPORTANCIA DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR PARA LA PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

Entre los objetivos básicos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Medio Marino, la utilización racional de los recursos de los mares y océanos con fines pacíficos, la utilización racional de los recursos vivos de los mares y océanos y la protección y preservación del medio marino. Hay además otros artículos que regulan el mismo tema. El lugar destacado que ocupa la protección y preservación del medio marino en la Convención pone de relieve la importancia fundamental que está cobrando el medio marino en el mundo actual y conciliar y atemperar el clima de nuestros días.

5. Para analizar de modo adecuado las disposiciones de la Parte XII y de otros artículos de la Convención hay que tener en cuenta que no son simplemente una nueva formulación de normas o prácticas convencionales, sino que tienen una dimensión constitucional, en el sentido de que se trata de la primera formulación general del derecho internacional en la materia. Las disposiciones apuntan a la protección y preservación del medio marino a partir de una concepción global e integrada del mar como recurso agotable y finito y de su utilización desde el punto de vista de la administración de los recursos.

En el estudio de la conservación del medio marino, se observa asimismo un cambio en el modo de regular esa cuestión. Así, en la Parte XII, que constituye la primera codificación de los principios generales sobre contaminación del medio marino tal como se formularon en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (la Conferencia de Estocolmo) celebrada en 1972, se intenta abordar por primera vez a nivel mundial el problema de la contaminación del medio marino. Las amplias obligaciones que la Convención impone a los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes (incluidas las organizaciones internacionales que pueden llegar a ser partes en la Convención), se aprobaron, sin embargo, mediante consenso en una fase relativamente temprana de las negociaciones en las que se debatieron las disposiciones de la Convención. Ello es un signo de preocupación común por parte de la comunidad internacional y de la voluntad común de arbitrar las soluciones que se requieran en esta esfera.

7. La Parte XII y las disposiciones conexas de la Convención son importantes para el desarrollo general del derecho internacional, ya que mediante ellas se intenta configurar por vez primera un marco general de derecho internacional para hacer frente a la degradación y a las amenazas que sufre el medio marino. De todos modos, lo que es más importante, ya que pone de manifiesto el fondo de la cuestión, es la intención expresa de que la Parte XII sirva de base de futuras actividades en los planos mundial, regional y nacional. Además de servir de base para la fijación de normas, la Parte XII contiene un mecanismo de cooperación regional y mundial, lo que impone, en su sección 2, titulada "Cooperación mundial y regional", se dispone que los Estados cooperarán en el plano mundial y cuando proceda, en el plano regional. "Teniendo en cuenta las necesidades particulares de cada región" (véase el artículo 207 de la Convención).

8. Es importante reiterar que no todas las disposiciones relacionadas con la contaminación del medio marino figuran en la Parte XII de la Convención, lo que muestra que las distintas partes de la Convención están estrechamente vinculadas entre sí. También permite observar la realidad de la contaminación del medio marino, los problemas que plantea su regulación y en qué medida existe una influencia recíproca entre ellos y casi todas las cuestiones relacionadas con la utilización del mar, a saber, conservación, ordenación y explotación de los recursos, libertad de navegación, la conservación, ordenación y explotación de los recursos, el desarrollo de zonas de paz y el establecimiento de reservas, la investigación científica del medio marino y la observación de los riesgos y efectos de la contaminación del medio marino.

B. Como mecanismo para dar cabida a los usos del mar

de la Convención, a cuyo tenor "los problemas de los espacios marinos están

La propia Convención procura conciliar las necesidades de la soberanía nacional y su jurisdicción. En este sentido, la Convención ha logrado, en general, un importante equilibrio

la libertad de navegación. Por ello, y para que se mantenga una adecuada libertad de navegación, puede aislar la protección y preservación del medio marino de otros aspectos del derecho del mar.

C. Como sistema para

Como se ha señalado, uno de los principales objetivos de la Convención es lograr el establecimiento de un sistema equitativo y eficaz de los recursos marinos y, en concreto, la conservación de sus

objetos de una explotación racional y de una conservación adecuada. La Convención apunta un siglo a profundizar a los aspectos

privar a las generaciones futuras de su capacidad de sus propias y/.

11. En la Convención se establecen las bases para la conservación y administración adecuadas de los recursos vivos situados en zonas marítimas bajo jurisdicción

La zona económica exclusiva como en la alta mar, a adentar medidas de y económicos pertinentes.

12. La explotación de los recursos de los fondos marinos situados fuera de los límites de la jurisdicción de los Estados debe realizarse "de manera que fomenten el desarrollo saludable de la economía mundial y el crecimiento equilibrado del mundo. Debe promover y promover la cooperación internacional en pro del desarrollo general de todos los países, especialmente de los países en desarrollo. Debe tener a asegurar la administración ordenada y racional de los recursos y, de conformidad con sólidos principios de conservación, la evitación de desperdicios innecesarios.

13. En la Convención se regulan también las actividades de explotación de los recursos marinos. Los efectos negativos, tales como la perturbación del equilibrio ecológico y los daños a su flora y fauna.

D. Como instrumento para fomentar el desarrollo y la transferencia de ciencia y tecnología marinas

14. Cada vez se tiene mayor conciencia de la necesidad de prestar asistencia a los países en desarrollo para que adquieran conocimientos especializados de carácter científico y tecnológico que les permitan hacer frente a los problemas ambientales. En este sentido, en la Convención se destaca la necesidad de prestar asistencia técnica en asuntos marítimos a los países en desarrollo. En este sentido, en la Convención se reconoce plenamente la importancia de la transferencia de tecnología para proteger el medio marino y el desarrollo económico.

E. Como modelo para la evolución del derecho internacional del medio ambiente

15. En la Convención figuran varios principios y conceptos nuevos para enfrentar los crecientes problemas de la contaminación mundial. En este sentido, sus disposiciones constituyen un conjunto muy avanzado de normas internacionales en la esfera de la protección ambiental. Es probable que la Convención sirva de modelo o de base para desarrollar diversos aspectos ambientales desde el punto de vista de una perspectiva más amplia.

16. Así, en la Convención se establece que los Estados no sólo tienen la obligación de proteger el medio marino, sino también de evitar que la contaminación se extienda más allá de sus fronteras. Este principio de evitar que la contaminación tenga efectos transfronterizos constituye un principio muy importante para el desarrollo del derecho aplicable a las zonas terrestres, especialmente en relación con la contaminación desde la atmósfera o a través de ella.

17. Otro ejemplo son los principios relativos a la evaluación y vigilancia de los efectos ambientales que figuran en la sección 4 de la Parte III. Esos principios, que se están incorporando cada vez más en contextos distintos del medio marino para regular el movimiento nacional y transfronterizo de contaminantes y los daños que causan, son también importantes para un desarrollo sostenible desde un punto de vista ambiental.

18. Otra innovación potencial de la Convención es el enfoque de la conservación de especies asociadas y dependientes en la zona económica exclusiva y en la alta mar. A tal efecto, en la Convención se establece

por el criterio del ecosistema y por la importancia de la biodiversidad marina.

19. La disposición relativa a las áreas marinas protegidas constituye otro ejemplo de esos conceptos que están de gran importancia y pueden aplicarse a contextos más amplios. Esos conceptos pueden utilizarse para proteger diversas especies y hábitat, así como para proyectos de investigación y vigilancia científica.

20. Es preciso hacer referencia al procedimiento especial de arreglo de controversias, incluidos los procedimientos de conciliación obligatoria.

A. Antecedentes históricos

21. Antes de que la Comisión sobre la Utilización con fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional (Comisión de los Fondos Marinos) convocada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1973 adoptado diversos instrumentos multilaterales como el artículo 21 y 207 de la Convención sobre la plataforma continental regulaban, entre otras cosas, la contaminación procedente de las actividades en el mar.

relacionadas con la contaminación marina. En este sentido, se recomendaba que los gobiernos suscribiesen colectivamente los objetivos y los 23 principios sobre la contaminación marina que había preparado el Grupo de Trabajo Intergubernamental sobre contaminación de los mares "como conceptos rectores para la Conferencia sobre el Derecho del Mar" (recomendación 23). Se recomendó también que los gobiernos tomaran nota de tres proyectos de principios adicionales que habían sido examinados en el segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo Intergubernamental y que los remitiesen a la Conferencia.

24. Los principios 7, 21 y 22 de la Declaración de Estocolmo se refieren, entre mares, de asegurar que sus actividades no perjudiquen al medio marino fuera de su jurisdicción y de cooperar para continuar desarrollando el derecho internacional en lo que se refiere a la responsabilidad y a la indemnización a las víctimas de la contaminación. En los 23 principios relativos a la contaminación del medio marino (véase el documento A/CONF.48/Rev.1 y Corr.1) se confirma la obligación de todos los Estados de proteger y preservar el medio marino, al tiempo que se establecen directrices a fin de que los Estados adopten diversas medidas para la protección y vigilancia de la contaminación del medio marino.

25. En su período de sesiones celebrado en el verano de 1972, la Comisión examinó los documentos que influyeron inmediata y directamente sobre sus trabajos y, en concreto, sobre la protección y preservación del medio marino para la Conferencia sobre el Derecho del Mar. La Comisión, que utilizó los documentos de la Conferencia de Estocolmo como base de sus trabajos, inició una prolongada labor, que posteriormente proseguiría la Conferencia, encaminada a preparar un marco de ámbito mundial y general para la protección del medio marino dentro de la Convención de 1982.

B. Definición de la contaminación del medio marino

26. La "contaminación del medio marino" se define en el párrafo 4 del artículo 1 de la Convención como:

"la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos, o contaminación de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento."

En el párrafo 5 del artículo 1 se define una actividad contaminante específica, "el vertimiento", el cual incluye únicamente "la evacuación deliberada de desechos o materias pesadas, líquidas, sólidas, gaseosas, volátiles, presurizadas u otras construcciones en el mar". Sin embargo, no incluye la contaminación resultante de actividades de explotación de recursos marinos.

eliminar la contaminación causada por la utilización de tecnologías y, lo que es más importante para la definición de la contaminación, incluye asimismo como actividad contaminante la introducción intencional o accidental en el medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales (art. 196). También incluye medidas encaminadas a proteger a "los ecosistemas raros o vulnerables", así como "el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadadas, amenazadas o en peligro" (art. 194, párr. 5).

32. Al cumplir esas obligaciones, los Estados deben abstenerse de "toda injerencia injustificable en las actividades realizadas por otros Estados" en ejercicio de sus derechos de conformidad con la Convención (*ibid.*, párr. 4). La obligación de abstenerse de "toda injerencia injustificable" incorpora a la Parte XII las disposiciones que se hallaban dispersas en la Convención de 1982. Por ejemplo, la aplicación coercitiva de las normas que hayan adoptado los Estados ribereños en materia de contaminación en el mar territorial está sujeta al derecho de paso inocente (art. 211, párr. 4). Las obligaciones que se imponen en la Parte XII están reforzadas por otras disposiciones de la Convención que, además, limitan las actividades estatales en materia de contaminación procedente de buques.

33. En el artículo 195 se dispone que, al reaccionar ante un problema de contaminación del medio marino, los Estados no deben transferir, directa ni indirectamente daños o peligros de un área a otra ni transformar un tipo de contaminación en otro.

34. Por lo que respecta a las obligaciones fundamentales de la Parte XII, el artículo 192 es únicamente comparable al artículo 197, a cuyo tenor:

regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendados de carácter internacional, que sean compatibles con esta Convención, para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región."

La obligación de cooperar entraña la notificación a los Estados que puedan resultar afectados por daños reales o inminentes para el medio marino, la elaboración de planes de emergencia para hacer frente a esos peligros, la investigación, el estudio y el intercambio de información y datos con objeto de establecer criterios científicos encaminados a formular reglas, estándares y procedimientos y prácticas para reducir, prevenir y controlar la contaminación (arts. 198 a 201).

35. Cabe asimismo considerar que las obligaciones de prestar asistencia científica y técnica a los países en desarrollo (arts. 202 y 203) y de vigilar, evaluar y publicar informes sobre los factores ambientales de las actividades que realizadas bajo el control estatal, pueden causar una contaminación considerable del medio marino, u ocasionar cambios importantes y perjudiciales en él (arts. 204 a 206).

concedan un trato preferencial a los países en desarrollo con respecto a la asignación de fondos y asistencia técnica y a la utilización de sus servicios

36. Como tercera obligación fundamental, la Convención recomienda que los Estados adopten los procedimientos recomendados de cooperación y de intercambio de información de conformidad con los artículos 207, 208, 209, 210, 211 y 212).

37. Corresponde a las reglas y estándares internacionales una importante función en el sistema de control de la contaminación establecido en la Convención. El objetivo consiste en velar por que los Estados apliquen las reglas y estándares adoptados en los planos mundial o regional, de manera de que haya una legislación más uniforme

contaminación desde la atmósfera o a través de ella. Es importante examinar brevemente cada una de las fuentes a que se hace referencia en la sección 1. a) contaminación por actividades terrestres; b) contaminación por actividades marítimas; c) contaminación por actividades aéreas; d) vertimiento; e) buques y f) contaminación procedente de las actividades terrestres que se hacen directamente a disposiciones de la ley que examinarías también.

1. Contaminación procedente de fuentes terrestres

supra, el artículo 207 les deja cierto grado de discrecionalidad respecto de la aplicación de reglas y estándares internacionales

de una deferencia a la soberanía del Estado sobre el territorio en que pueda tener lugar la contaminación. De grado a armonizar su política en el plan regional apropiado y, asimismo, a establecer reglas de carácter mundial y regional para luchar contra la contaminación procedente de fuentes terrestres teniendo en cuenta las características

tónicas, por jurisdicción o acción en oposición a la jurisdicción por el Estado" (art. 207, parr. 5). Cabe señalar que, con arreglo al artículo 213, los Estados deben velar por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 207 y tomar medidas legislativas para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables.

2. Actividades relativas a fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional

40. Según el artículo 208 los Estados están obligados a adoptar medidas legislativas y otras medidas necesarias respecto de la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional y de las islas artificiales e instalaciones y estructuras de la zona económica exclusiva y la plataforma continental. A diferencia del artículo 207, se fija un estándar mínimo para esas medidas en el sentido de que no podrán ser menos eficaces que las

el sentido de que va más allá de la compatibilidad y exige eficacia. Según el artículo 214, los Estados velarán por la ejecución de las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el artículo 208 y adoptarán medidas legislativas para poner en práctica las reglas y estándares internacionales aplicables.

El artículo 208 no establece la obligación de tratar de armonizar la legislación al respecto con otros Estados en el plano regional apropiado pero, a diferencia del artículo 207, no se hace referencia a las aspiraciones ni a la capacidad económica de los Estados en desarrollo.

41. Cabe señalar que, de conformidad con los artículos 60 y 80 en la remoción de instalaciones o estructuras de la zona económica exclusiva a la plataforma continental debió que tener debidamente en cuenta, entre otras cosas, la protección del medio marino.

3. Actividades en la Zona

42. En virtud del artículo 145 de la Convención, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos ha de establecer normas, reglamentos y procedimientos para asegurar la eficaz protección del medio marino contra los efectos nocivos que pueden resultar de la exploración y explotación de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional ("la Zona"). Hay que prestar especial atención a las consecuencias nocivas de actividades tales como la perforación, el dragado, la excavación, la excavación de desechos, la construcción y el funcionamiento o mantenimiento de instalaciones, tuberías y otros dispositivos relacionados con tales actividades. La Autoridad ha también de adoptar normas, reglamentos y procedimientos para proteger y conservar los recursos naturales de la Zona y prevenir daños en la flora y fauna marinas.

43. Con arreglo al artículo 209, los Estados están obligados a adoptar leyes y reglamentos para proteger el medio marino de las actividades en la Zona realizadas por buques o desde instalaciones o estructuras que estén bajo su jurisdicción

Tales leyes y reglamentos no serán menos eficaces que las normas establecidas en el plano internacional (véase también el párrafo III, artículo 21, párrafo 3 de la Convención).

44. La Convención estipula además en el artículo 150 que las actividades en la Zona se realizarán con miras a asegurar la administración ordenada, segura y la evitación de los desperdicios innecesarios.

4. Vertimiento

45. El artículo 210 se refiere al vertimiento, concepto que, como ya se ha señalado, está definido en el artículo 1 de la Convención de 1993. La obligación general de adoptar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento. El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva, en el mar abierto y en la alta mar, no será menos eficaz que las reglas y estándares de carácter mundial. El artículo 216, además de prever la puesta en práctica de las leyes y reglamentos dictados de

La Convención logra equilibrar el deber de proteger y preservar su medio frente a la costa y la libertad de navegación de los buques extranjeros en zonas bajo la jurisdicción del Estado riberaño. En ausencia de legislación de estándares, los Estados están obligados en primer lugar a adoptar una conferencia diplomática, reglas internacionales que regulen la contaminación causada por buques (art. 211, párr. 1). En este caso, las reglas y estándares internacionales tienen un lugar preponderante. Los Estados están obligados a adoptar legislación aplicable a sus buques nacionales que tengan por lo menos el mismo efecto que las reglas estándares internacionales generalmente aceptados (art. 211, párr. 2).

47. En el párrafo 3 del artículo 211 se prevé que los Estados concierten acuerdos de cooperación a fin de armonizar su política en materia de requisitos para

a puerto. Una vez que haya dado la publicidad debida a esos requisitos y los haya comunicado a la organización internacional competente, el Estado tiene

En particular, esta facultado para solicitar información acerca de si se dirige a un Estado de la misma región que participe en el acuerdo de cooperación y, en caso afirmativo, que indique si cumple los requisitos de entrada a puerto establecidos por ese Estado. En el mismo párrafo se dispone además que el artículo no ha de entenderse sin perjuicio del ejercicio continuado por el buque de su derecho de paso inocente ni de la aplicación del artículo 2 del artículo 25.

48. La Convención contiene importantes disposiciones relativas a la protección del medio marino de la contaminación causada por buques en el mar territorial de los

a la Convención que realice un buque extranjero para que su paso por el mar territorial deje de ser inocente (art. 19, párr. 2 h)), pues se considera que esa actividad, entre otras cosas, es perjudicial para la paz, el orden o la seguridad

del Estado ribereño. Además, los Estados ribereños están facultados para dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial en lo que

reducción y control de la contaminación (art. 21, párr. 1 f)). Cabe notar que,

que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas, al ejercer el derecho de paso inocente, deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se

quedan dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito en lo que atañe a la prevención, reducción y control de la contaminación, llevados a efecto las

reglamentaciones preventivas adicionales relativas a la navegación en el

(art. 42, párr. 1 b)). Los Estados archipelágicos tienen facultades similares con respecto al paso por vías marítimas archipelágicas (art. 54).

49. Según el párrafo 6 a) del artículo 211, el Estado ribereño puede adoptar "medidas obligatorias especiales para preservar la zona económica exclusiva"

en ciertas áreas especiales de su zona económica exclusiva cuando ello sea necesario por reconocidas razones técnicas relacionadas con, entre otras cosas, sus condiciones oceanográficas y ecológicas. Según el mismo párrafo, los Estados ribereños

las reglas y estándares internacionales que, por conducto de la organización internacional competente, se hayan hecho aplicables a las áreas especiales. Si el Estado ribereño tuviere intención de dictar para un área especial leyes y reglamentos adicionales, estas "no podrán obligar a los buques de

50. En los artículos 217, 218, 219, 220 y 221 se enuncian las obligaciones de ejecución correspondientes a la contaminación.

de cooperación destinadas a que el buque proporcione

a nuestra en relación a la ley

información sobre su identidad y puerto de registro y que proporcione

de las leyes y reglamentos sobre contaminación dictados por el Estado ribereño. Según el párrafo 5 del mismo artículo, cuando haya motivo fundado para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o en el mar territorial de un Estado ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado en materia de contaminación.

sobre contaminación del Estado ribereño que haya tenido como resultado un daño grave o la amenaza de un daño.

puerto podrá investigar a un buque. Según el artículo 218, párrafo 1, el Estado del

descarga. Según el párrafo 2 del artículo 218, si la descarga ha causado o es probable que cause contaminación en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva.

6. Zonas cubiertas de hielo

55. El artículo 234 prevé la protección especial de las zonas cubiertas de hielo Estados ribereños. Estos podrán dictar y hacer cumplir leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques en zonas cubiertas de hielo dentro de los límites de la zona económica exclusiva en ciertas condiciones. Estas leyes y reglamentos podrán adoptarse "donde la especial severidad de las condiciones climáticas y la presencia de hielo sobre esas zonas durante la mayor parte del año creen obstrucciones o peligros excepcionales para la navegación, y la contaminación del medio marino pueda causar daños de importancia respetarán debidamente la navegación y la protección y preservación del medio marino sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles.

7. Contaminación desde la atmósfera o a través de ella

56. Según el artículo 212, los Estados dictarán leyes y reglamentos que regulen la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella y que serán y estándares ... convenidos internacionalmente y la seguridad de la navegación aérea" (art. 212, párr. 1). Esta fórmula reconoce el principio de la soberanía (véase también el artículo 207). La otra obligación es también de cooperación; los Estados procurarán establecer reglas en los planos mundial y regional. Según el artículo 222, los Estados deben cumplir las leyes y reglamentos dictados de conformidad con el artículo 212.

8. Investigación científica marina

57. La Convención, al enumerar los principios para la realización de la investigación científica marina, hace referencia especial a los principios del artículo 240 una referencia especial a del medio marino dictados de conformidad con la Convención. Según el artículo 242, párrafo 2, los Estados darán a otros Estados, según proceda, una oportunidad razonable para obtener información necesaria para prevenir y controlar daños al medio marino.

58. A fin de llegar a un equilibrio entre la necesidad de proteger y preservar al medio marino y la necesidad de promover la navegación internacional por lo que la Convención ha previsto una serie de garantías (arts. 223 a 233) con respecto al ejercicio de las facultades de ejecución que los Estados faciliten en materia de testigos y presentación de pruebas presentadas por otros Estados. Las medidas de ejecución adoptadas contra un buque no deben basarse en la seguridad de la navegación ni exponer

El artículo 226, relativo a la investigación de buques extranjeros, establece el principio de que hay que hacer todo lo posible para velar por que el buque no sea retenido ni demorado en forma indebida. Por ejemplo, se limita la inspección física a un examen de los papeles, certificados, registros y documentos pertinentes.

Solamente podrá iniciarse una inspección física más detallada en ciertas condiciones expresamente fijadas. Si la investigación revela que se ha cometido una infracción, el Estado liberará prontamente el buque una vez cumplidas ciertas formalidades razonables, como la constitución de una fianza.

El artículo 227 aplica el principio de no discriminación a toda la Parte XII en el sentido de que, al ejercer sus derechos y cumplir sus deberes, un Estado no discriminara, de hecho ni de derecho, contra los buques de ningún otro.

59. El artículo 228, que se refiere a la suspensión de procedimientos y limitaciones a su iniciación asigna cierta prioridad al Estado del pabellón respecto de los procedimientos. Los procedimientos iniciados por el Estado ribereño o el Estado del puerto en casos de contaminación

del extranjero que se encuentre fuera del mar territorial de ese Estado

graves en un Estado ribereño o si el Estado del pabellón ha faltado reiteradamente a su obligación de hacer cumplir eficazmente las disposiciones internacionales aplicables respecto de las infracciones cometidas por sus buques

de las leyes y reglamentos relativos, entre otras cosas.

E. Responsabilidad

63. En cuanto a la cuestión de la responsabilidad, la Convención reitera el principio general del derecho internacional de que "los Estados son responsables de la contaminación de los recursos vivos del mar por la contaminación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional" (art. 235, párr. 1). Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan a quienes lo requieran una adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción (art. 235, párr. 2).

64. La Convención atribuye especial importancia a la necesidad de desarrollar el derecho internacional relativo a la responsabilidad por los daños causados por contaminación del medio marino. Los Estados deben no sólo cooperar en la aplicación del derecho existente sino también en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo, entre otras cosas, a la elaboración de criterios y procedimientos para la determinación de la responsabilidad, la evaluación de los daños, el pago de una indemnización y la solución de las controversias conexas. Cuando proceda, hay que formular también criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

F. Inmunidad soberana

65. El artículo 226 dispone que las disposiciones de la Convención relativas a la contaminación del medio marino se aplican a las embarcaciones de los Estados, a las naves auxiliares u otros buques o aeronaves pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial. Sin embargo, cada Estado velará por que tales buques o aeronaves procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con la Convención.

66. Cabe señalar que, según el artículo 31, en el contexto del mar territorial, el Estado del pabellón incurrirá en responsabilidad internacional por los daños o perjuicios que surta el Estado ribereño como consecuencia del incumplimiento por un buque de guerra u otro buque de Estado destinado a fines no comerciales de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente. Según el artículo 42, el Estado del pabellón de un buque o el Estado de registro de una aeronave que goce de inmunidad soberana y actúe en forma contraria a las leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos que se refieran al paso inocente incurrirán en responsabilidad internacional por cualquier daño o perjuicio resultante de esa inrracción.

G. Intervención de los recursos vivos

67. La Convención incluye varios artículos relativos a la conservación de los recursos vivos del mar, particularmente en lo que atañe a los derechos y

68. En la zona económica exclusiva del Estado, los recursos naturales (art. 56, párr. 1 a)), está obligado a asegurar mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos ... no se vea amenazada por un exceso de explotación" (art. 61, párr. 2).

69. En ejercicio de ese derecho soberano y de conformidad con el artículo 70 garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Convención.

70. Según el artículo 117, todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que, en relación con sus nacionales puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar, o de cooperar con otros Estados en su adopción. Según el artículo 118, los Estados cuyos nacionales exploten idénticos recursos vivos, o diferentes recursos vivos situados en la zona económica y la alta mar apuntarán a mantener o restablecer las poblaciones de los recursos de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos.

71. Además, las medidas que adopten los Estados en virtud del artículo 117 de la Convención deberán incluir las necesarias para proteger y preservar los recursos vivos.

H. Arreglo de controversias

72. La Convención prevé que cuando un Estado ribereño actúa en contravención de "reglas" establecidas en la Convención, las controversias surgen cuando un Estado ribereño actúa en contravención de "reglas" establecidas en la Convención.

I. Relación con otras convenciones

74. En el artículo 237 se establece la relación entre la Parte XII de la Convención y otras convenciones relativas a la protección y preservación del medio marino. Según ese artículo, lo dispuesto en la Parte XII no afectará a las obligaciones especiales contraídas por las partes en virtud de convenciones o acuerdos especiales existentes o futuros que se refieran a la protección y preservación del medio marino. Sin embargo, estas obligaciones se cumplirán de manera compatible con los principios y objetivos generales de la Convención.

Cabe señalar que en el artículo 311 de la Convención se define en términos generales la relación entre ésta y otros acuerdos internacionales.

III. INSTRUMENTOS CONEXOS EN LOS PLANOS REGIONAL Y MUNDIAL

75. En el curso del proceso de formulación de las diversas propuestas para la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y una vez aprobada ésta se enmendaron o actualizaron algunos tratados anteriores relativos a la protección del medio marino y concertaron muchos tratados fuera de la Conferencia tanto en el plano mundial como en el regional. Así, según el sistema de las Naciones Unidas, en particular la Organización Marítima Internacional y el Programa de

las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, han tomado importantes iniciativas internacionales participando tanto en la Conferencia como en otras conferencias internacionales como una interacción entre sí de los resultados de las negociaciones que tenían lugar en esos foros.

76. En la presente sección se indica en qué forma las disposiciones de la Convención, particularmente las de la Parte XII, guardan relación con otros instrumentos mundiales y regionales a fin de determinar si hay lagunas importantes por colmar y en qué sectores cabría estimar un mayor desarrollo. En el presente informe figura una lista de todos los instrumentos mundiales y regionales pertinentes.

77. Se han aprobado varias convenciones regionales de carácter general. Cabe mencionar en particular una serie de convenios marco adoptados en virtud del programa sobre mares regionales del PNUMA. Se trata del Convenio de 1976 para la protección del medio marino en el Mediterráneo y el Mar Negro (Convenio de Barcelona); el Convenio regional de 1978 sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación (Convenio de Kuwait); el Convenio de 1981 sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África central y occidental (Convenio de Abidjan); el Convenio de 1982 sobre cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África oriental y meridional (Convenio de Nairobi); el Convenio de 1983 para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del Caribe (Convenio de Cartagena); el Convenio de 1985 para la protección, ordenación y desarrollo del medio marino y de las zonas costeras de la región del África oriental (Convenio de Nairobi) y el Convenio de 1986 para la protección y el desarrollo de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur (Convenio de Noumea); además, los Estados del Mar Báltico aprobaron

en 1974 un completo Convenio sobre la protección del medio marino de la zona del Mar Báltico (Convenio de Helsinki) 8/. Entre otros convenios regionales de carácter general pero alcance limitado se incluyen el Acuerdo de 1969 para la cooperación en la lucha contra la contaminación del mar por hidrocarburos (Acuerdo de Bruselas) 9/, el Acuerdo de 1971 entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia relativo a la cooperación en la adopción de medidas para controlar la contaminación del mar por hidrocarburos (Acuerdo de Copenhague) 10/, y el Acuerdo de 1983 para la cooperación en la lucha contra la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos y otras sustancias nocivas (Acuerdo de Bonn).

79. En cuanto a la obligación de notificar a otros Estados en caso de que un área a otra o transformar un tipo de contaminación en otro, prevista en el

está obligado a notificar a otros en caso de daños inminentes o reales al medio marino y a elaborar y promover planes de emergencia para hacer frente a incidentes

casos de emergencia.

80. Con respecto a la contaminación del mar procedente de fuentes terrestres, tres acuerdos regionales que se refieren concretamente a la materia; se trata del Convenio de 1974 sobre la prevención de la contaminación marina procedente de fuentes terrestres 11/, el Protocolo de 1980 (del Convenio de Barcelona) para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre 12/ y el Protocolo de 1983 (del Convenio de Lima) para la protección del Pacífico sulamericano contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres.

81. Además, otras convenciones regionales imponen a los Estados partes la obligación general de reducir y controlar la contaminación procedente de fuentes terrestres 13/.

82. En el contexto de la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional, el párrafo 5 del artículo 208

enuncia una obligación similar a la enunciada en el artículo 207 pero va más allá al disponer que "los Estados establecerán reglas y estándares, así

como prácticas y procedimientos recomendados de gestión ambiental, para prevenir, reducir y controlar la contaminación procedente de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional, en particular en lo que respecta a:

ella, el Protocolo de 1989 (del Convenio de Kuwait) relativo a la contaminación del mar resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental.

Hay además varios instrumentos regionales que establecen obligaciones similares en lo que respecta a:

que "son aplicables a la contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional, en particular en lo que respecta a:

Otros instrumentos de carácter general incluyen también disposiciones que imponen a los Estados partes la obligación de adoptar todas las medidas apropiadas para prevenir, reducir y controlar la contaminación de esa índole 16/.

81. En 1982 el PNOMA aprobó una serie de directrices para las actividades de excavación y extracción de minerales en el mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional (véase el documento UNEP/GC.9/5/Add.5, anexo III). La Asamblea General, en su resolución 37/217 de 20 de diciembre de 1982, recomendó que los gobiernos tuvieran en cuenta esas directrices al formular su legislación nacional e proponer acuerdos internacionales.

82. El PNOMA aprobó una serie de directrices para las actividades de carácter muy singular (la Convención sobre la reglamentación de las actividades relacionadas con los recursos minerales en la Antártida, aplicable a los fondos marinos y su subsuelo de las áreas marítimas adyacentes a la Antártida hasta los fondos marinos, plataforma continental. En esta Convención se prohíbe toda actividad relativa a recursos minerales hasta que, sobre la base de una evaluación de sus posibles efectos sobre el medio antártico y los ecosistemas dependientes y asociados, se llegue a la conclusión de que no causará un daño ambiental importante. Las empresas mineras están obligadas también a adoptar en forma oportuna las medidas necesarias en caso de posibles catástrofes ambientales.

85. En cuanto a la contaminación resultante de actividades en la zona de los fondos marinos situada más allá de la jurisdicción nacional, respecto de la cual se han de establecer normas, reglamentos y procedimientos internacionales de conformidad con el párrafo 1 del artículo 209 de la Convención, la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional de Derecho del Mar está preparando reglamentos relativos a la prevención, la reducción y el control de la contaminación del medio marino resultante de esas actividades. El reglamento, que forma parte del código de minería, establecerá estándares para la protección y preservación del medio marino como consecuencia de la extracción de minerales de los fondos marinos.

86. En el curso de la Conferencia y una vez concluida ella se concertaron diversos convenios multilaterales relativos a la contaminación por vertimiento. El primero

mundial, el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres) 18/. En 1976, las partes en el Convenio de Barcelona aprobaron el Protocolo sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves 19/. Igualmente, en 1980, sus partes en el convenio de nombre aprobaron el Protocolo sobre la prevención de la contaminación de la región del Pacífico Sur

87. Además, varios convenios regionales contienen disposiciones que obligan a las partes a prohibir el vertimiento o a tomar todas las medidas necesarias para prevenirlo.

88. En lo que respecta a la remoción de instalaciones y estructuras situadas frente a las costas, cuya eliminación deliberada en el mar también se considera vertimiento a los fines de la Convención, el Subcomité de Adopción de Medidas para la Remoción de Instalaciones y Estructuras Situadas Frente a las Costas en la Plataforma Continental y en la Zona Económica Exclusiva presentó en 1980 a la Asamblea el proyecto de resolución que se reproduce a continuación.

89. Se han aprobado numerosos convenios mundiales y regionales relativos a la contaminación causada por los buques. Dichos convenios pueden agruparse en tres categorías:

1. Convenios internacionales sobre el control del vertimiento de desechos y desechos pesqueros de 1977; el Convenio de 1973 para la prevención y supresión de la contaminación y guardia para la limpieza en el mar; el Convenio de 1973 para la prevención de la contaminación por los buques y sus protocolos de 1978 y 1978; y el Convenio de 1978 para la prevención de la contaminación por los buques.

2. Convenios regionales sobre el control estatal de los puertos para el cumplimiento de los acuerdos sobre seguridad marítima y protección del medio marino, cuyo texto se reproduce en el International Legal Materials, vol. 21 (1982), pág. 1.

91. En segundo lugar, numerosos instrumentos estipulan las medidas que los Estados pueden o deben adoptar en caso de contaminación por buques.

El Convenio de 1973 para la prevención de la contaminación por los buques (MARPOL 1973/1978) 24/ (art. 8 y Protocolo I) impone el deber de informar acerca de los accidentes de contaminación. A nivel regional, la mayoría de los convenios adoptados de carácter regional contienen disposiciones que obligan a los Estados a adoptar medidas para prevenir, reducir o eliminar los accidentes de contaminación por buques.

El Acuerdo de Bonn de 1969, en los artículos 1, 2 y 3, establece el deber de adoptar medidas para prevenir, reducir o eliminar los accidentes de contaminación por buques en el artículo 5 del Acuerdo.

92. En tercer lugar, ciertos convenios tratan de la descarga de hidrocarburos y otros contaminantes desde los buques durante sus operaciones. La Convención Internacional de 1954 para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los buques, y sus protocolos de 1962 y 1969, prohiben a ciertos buques la descarga intencional de sustancias nocivas. Este régimen ha sido sustituido por la Convención conocida como MARPOL 1973/1978, de alcance más amplio.

93. No se ha adoptado ningún convenio multilateral que se refiere específicamente a la contaminación marina desde o a través de la atmósfera. Sin embargo, con anterioridad a la Convención sobre el Derecho del Mar, se había celebrado un importante acuerdo sobre la contaminación radiactiva, a saber, el Tratado de 1963

entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (Convención de Estocolmo), el Convenio de Barcelona para la protección del mar mediterráneo contra la contaminación, la Convención de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia y el Protocolo de 1979 de Ginebra sobre la contaminación atmosférica a larga distancia. Además, varios otros países han adoptado leyes nacionales que tratan de la contaminación del medio marino procedentes de

la indemnización por los daños producidos por la contaminación. Ciertos protocolos recientes de algunos de esos convenios fueron aprobados antes de que concluyera la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Los instrumentos mencionados a nivel mundial pertenecen a los siguientes: Convención de buques de mar de 1954, y su Protocolo de 1979; la Convención de Bruselas sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares de 1962; el Convenio de Ginebra de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de los buques de mar, de 1969, y sus protocolos de 1976 y 1984; el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971, y sus protocolos de 1976 y 1984; el Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, de 1971; el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas, de 1976; y el Convenio de 1977 sobre la responsabilidad civil por los daños de contaminación por hidrocarburos resultantes de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos.

95. La Convención de 1988 para regular las actividades relacionadas con los recursos minerales subterráneos, en particular las relacionadas con la responsabilidad de los Estados y demás entidades que emprenden actividades de explotación de dichos recursos, es un instrumento que figura entre las nuevas normas y procedimientos respecto de las actividades subterráneas sobre responsabilidad.

96. Se celebró una convención regional sobre la responsabilidad en la explotación de energía nuclear de 1960, complementada por la Convención Suplementaria de 1963, el Protocolo Adicional de 1964 y el Protocolo de 1982. Además, la mayoría de los instrumentos aprobados de conformidad con el Programa de Acción de las Naciones Unidas relativas a la cooperación para la adopción de normas adecuadas sobre la responsabilidad e indemnización por daños derivados de la contaminación de las aguas del mar 30/.

97. Finalmente, cabe mencionar el Convenio de París sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos.

La Organización Mundial de Energía Atómica (OIEA), el PNIMA de las Naciones Unidas

99. La conclusión general a que llega el GEACCM en lo que respecta al medio marino es muy clara. Las principales causas de preocupación mundial son el desarrollo de las zonas costeras y los problemas de contaminación y acumulación de basuras en las zonas tropicales y subtropicales. Este problema es la misma en todo el mundo, si bien no hay ninguna región que no experimente la mayoría de estos problemas, si no todos.

100. Al mismo tiempo, se observan también varias tendencias alentadoras, que demuestran tal vez que el crecimiento

sistemas de control y una mayor cooperación entre Estados. De modo similar, se ha disminuido la inquietud acerca de los microelementos. También se presta amplia atención a los problemas de salud pública y se ha logrado algún progreso en materia de coordinación y establecimiento de normas en el plano internacional.

101. Las zonas de mar abierto se hallan menos afectadas por la contaminación marina, debido a que la gran mayoría de los contaminantes se generan en tierra, y sólo una pequeña proporción de éstos se propaga más allá de las aguas costeras. A lo largo de las rutas marítimas, es común encontrar manchas de petróleo y desechos, pero sus consecuencias para los organismos que viven en el mar abierto son de menor importancia.

102. Como las principales fuentes de contaminación marina son las descargas de aguas negras y efluentes industriales sin tratar insuficientemente o tratados, y el uso excesivo de los pesticidas y los herbicidas en las actividades agrícolas, los verdaderos problemas se encuentran en las zonas costeras, ricas en recursos y

los efectos más graves se hacen sentir en las aguas costeras que no llegan a mezclarse suficientemente con las aguas de la alta mar, efectos que son evidentes en la pérdida de hábitat irremplazables y en la destrucción generalizada de las playas, los arrecifes de coral y las tierras húmedas, incluidos los manglares, así como en la creciente erosión de los bordes de las playas. Como sólo cabe una urbanización más intensa de estas zonas, y como la tendencia al aumento de la población de las zonas costeras y a la contaminación de esas zonas aumentarán también en la misma medida, a menos que se ejerza una mayor fiscalización de lo que se descarga en las aguas costeras, y se mejore la planificación física, tanto en el interior como en la costa.

103. El problema más grave es la contaminación por nutrientes, como nitratos y fosfatos, provenientes de las fuentes con la eliminación de las aguas negras y el ensuciamiento de las aguas provenientes de las tierras agrícolas tratadas con fertilizantes y las dedicadas a la ganadería. El problema está aumentando; al mismo tiempo, se está aumentando asimismo la frecuencia con que aparecen floraciones excesivas de las algas marinas, así como la magnitud de ambos fenómenos. Por lo demás, existe la creciente sospecha de que puede haber un vínculo causal entre la contaminación por nutrientes y las floraciones "naturales" que provocan la toxicidad de los alimentos marinos, por ejemplo, las mareas rojas, y el envenenamiento que provoca la enfermedad llamada ciguatera. El control eficaz de la contaminación por nutrientes podría significar la realización de grandes inversiones en plantas de tratamiento y en sistemas de eliminación de cieno y residuos, así como la introducción de modificaciones en las prácticas agrícolas.

104. El principal problema que se presenta para la salud pública es la contaminación microbiana de los alimentos marinos, particularmente los mariscos. Hasta el momento los agentes tóxicos y microbiológicos no han afectado

105. Un problema que se ha reconocido tan sólo en fecha relativamente reciente es el del plástico, que pueden causar daño a los

y controlar su uso.

108. En el último decenio se ha observado un aumento de la contaminación por las descargas de los buques establecida con arreglo al MARPOL 1973. El principal problema de esa contaminación es la existencia de pelotillas de plástico que, por lo general son inofensivas para los organismos marinos, ensucian las playas, con graves consecuencias económicas para las zonas turísticas. Los derrames accidentales ocurren en forma relativamente aislada desde el punto de vista geográfico de manera que, con excepción de las pelotillas de alquitrán, de los efectos transitorios que se producen en algunas partes del mundo, la contaminación por los buques

109. Los microelementos de metales como mercurio, plomo y cadmio son causa de menor preocupación actualmente, salvo en los casos en que hay elevadas concentraciones de estos microelementos cerca de las fuentes de contaminación. No obstante, debe vigilarse continuamente su descarga con objeto de asegurar que ésta se mantenga dentro de los límites actualmente aceptables.

110. Aunque el temor del público a la contaminación marina con elementos radioactivos sigue siendo fuerte, los radioisótopos de origen artificialmente por el hombre (como consecuencia de los ensayos nucleares, los accidentes y las actividades de sustancias en los océanos en épocas pasadas) a los que se producen naturalmente en el agua de mar, han tenido sólo efectos insignificantes en la vida marina y en el hombre. Desde recomendaciones basadas en el respeto a las cantidades descargadas actualmente desde los países que producen energía nuclear, los límites para la salud pública de manera que el riesgo presente y futuro para las personas es extremadamente reducido. No obstante, hay motivos para preocuparse por la posibilidad de que los armamentos nucleares montados en buques, los submarinos nucleares y los buques que transportan materiales nucleares se vean envueltos en accidentes.

111. El rendimiento mundial de las pesquerías ha continuado aumentando en el último decenio, pero la pesca excesiva, sumada a las variaciones de las poblaciones de peces por causas naturales, ha dado lugar a la declinación de algunas pesquerías y a la mayor inestabilidad de otras. La tecnología moderna, incluido el uso cada vez mayor de barcos de pesca y de procesamiento, ha tenido profundos efectos en la captura de peces y en la gestión y conservación de los recursos vivos. Actualmente los peces pueden capturarse hasta el límite de su rendimiento. Esta evolución tecnológica ha ido creando cada vez más problemas ambientales y de gestión que han llevado a una creciente preocupación para numerosos Estados costeros.

112. La mayoría de los recursos pesqueros mundiales se encuentran en las zonas situadas frente a las costas antes del límite externo de la plataforma continental. Esas poblaciones de peces están siendo objeto de una pesca en gran escala. En muchos casos su explotación supera los niveles económicamente óptimos. Aunque pocas de esas especies, si las hay, corren peligro de extinción, se sabe relativamente poco acerca de los efectos de la explotación en la diversidad genética de las especies explotadas y, por ende, en la capacidad de esas especies de adaptarse en el largo plazo a la pesca intensiva y a los cambios del medio ambiente.

113. Los peligros más graves para la explotación sostenida de los recursos marinos se relacionan con la explotación excesiva de los recursos pesqueros y con la contaminación de la costa, donde los microorganismos y otros organismos marinos están sufriendo los efectos de la explotación excesiva y de la contaminación. Los numerosos peces marinos cuyo ciclo vital incluye períodos de permanencia en agua salobre o en agua dulce, particularmente en las primeras etapas de su desarrollo, corren especial peligro por el deterioro actual de los hábitat cercanos a la costa y de los ecosistemas vinculados a éstos, como los manglares. Ciertos métodos de explotación de los

recursos vivos, como el uso de explosivos y la pesca de arrastre en el fondo, dañan a los ecosistemas delimitados, entre los que se incluyen los fondos de algas, poniendo todavía más a prueba la capacidad de las comunidades vivas de soportar los niveles óptimos de explotación por el hombre. Las actividades de agricultura, aunque aumentan la productividad, pueden tener graves consecuencias para los hábitat marinos naturales si se las lleva a cabo en las zonas inadecuadas.

114. El GEACCM ha hecho hincapié en que también deben reconocerse los problemas persistente de bajo nivel, y las consecuencias de los cambios que se produzcan en los gases causantes del "efecto de invernadero" que según se prevé, provocarán un

prevención y control de la contaminación, y determinara cuales son los componentes

marino. Al mismo tiempo, el Grupo dará comienzo a la urgente tarea de identificar posibles estrategias comunes y planes de acción para la protección y

pertinencia demuestra que la comunidad internacional y diversos países, en general, las medidas adoptadas han confirmado o desarrollado ulteriormente los principios y disposiciones de la Convención, como era indudablemente el objetivo de esta. Los instrumentos aprobados, sumados a los existentes, constituyen en la actualidad un conjunto notable de reglas y normas internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino, dentro

116. Sin embargo, a pesar de esos logros, el examen revela también que, debido al estado actual de los países desarrollados, entre las que puede citarse especialmente la contaminación causada por los desastres causados por derrames de hidrocarburos; la reglamentación de la contaminación causada por actividades en los fondos marinos, la

adhesión a los instrumentos existentes.

que presten asistencia a los Estados en la adopción de nuevas medidas de

prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino. Se espera que esas organizaciones internacionales sigan incrementando sus actividades, como lo han hecho en el pasado, a medida que hacen frente a nuevos problemas en su esfuerzo por proteger y preservar el medio marino.

A. Reglamentación de la contaminación procedente de fuentes terrestres

118. Aunque la contaminación más grave del medio marino procede de fuentes terrestres, no se ha concluido ningún acuerdo de nivel mundial sobre el tema.

Los problemas de la contaminación del medio marino pueden abordarse con más facilidad a nivel regional. Desde luego, el primer paso es abordar los problemas de la contaminación procedente de esas fuentes, lo que incluye la redacción de protocolos específicos y otras medidas de esa índole. Además, podría considerarse la posibilidad de aprobar reglas y normas mundiales con objeto de alcanzar el orden jurídico requerido en arreglo a la Convención.

En relación con ello, cabe mencionar las Directrices de Montreal relativas a la protección del medio marino contra la contaminación procedente de fuentes terrestres 34/, preparadas por el PNUMA en 1985 con objeto de asistir a los negociadores en el curso de negociaciones bilaterales y multilaterales pertinentes, así como de legislación a nivel nacional. Las Directrices representan el primer intento de abordar el tema a nivel mundial y se ha sugerido que podrían servir de base para la redacción de una nueva convención mundial sobre la cuestión.

B. Reglamentación de la contaminación proveniente de la atmósfera o transportada a través de la atmósfera

120. Se reconoce cada vez más que hay una considerable contaminación del medio ambiente planetario. Los contaminantes atmosféricos son transportados en la forma de gases, aerosoles y partículas y depositados en la superficie del agua como sustancias húmedas o secas. En el último caso, los contaminantes viajan a través del medio ambiente mediante difusión turbulenta y molecular, en tanto que las pequeñas partículas y los aerosoles se depositan en la superficie del agua por asentamiento gravitacional, difusión turbulenta y molecular y barrido de aerosoles.

121. Se sabe cada vez más que los océanos cubren el 70% de la Tierra.

El mundo y en la respuesta climática de las emisiones mundiales. Sin embargo, los científicos están concentrando su atención en estas cuestiones y en otros aspectos de la interacción entre el aire y la superficie del agua.

122. Es en consecuencia importante el medio marino, y de hecho a todo el planeta, planteada por los contaminantes atmosféricos.

123. Sería también útil fortalecer los instrumentos regionales a fin de hacer frente de manera eficaz a la contaminación transportada a través de la atmósfera. Como medidas inmediatas podrían regionalizar los instrumentos regionales existentes 35/.

C. Cooperación internacional para hacer frente

esenciales, cuando se produjera un desastre en una región en que no se dispusiera fácilmente de tecnologías eficientes de vigilancia y limpieza.

125. Es entonces importante fortalecer los esfuerzos regionales y mundiales a fin de contener más eficazmente las consecuencias de los derramamientos.

D. Ampliación de la cooperación regional

126. En varias regiones ha aumentado la cooperación regional para la protección y la conservación del medio marino. Sin embargo, esos esfuerzos cooperativos no son completos. En algunas zonas, como el Mar Negro, los mares del Asia meridional y el Pacífico Norte, el 1984.

En consecuencia, los esfuerzos no han producido resultados concretos.

cooperación a que lo amplien a otras esferas con el propósito de reforzar su cooperación.

E. Reglamentación de la contaminación causada por vertimientos

127. Los esfuerzos de la comunidad internacional por combatir la contaminación de los mares causada por los vertimientos, incluida la incineración en el mar, han logrado progresos considerables, fundamentalmente a través de la Convención de Londres sobre la contaminación marina por vertimientos y de las reuniones consultivas de sus países. En sus resoluciones se ha establecido el objetivo común de eliminar los vertimientos de desechos peligrosos que plantean un riesgo inaceptable, mediante la reducción continuada de los desechos peligrosos y un acatamiento más estricto y una mejor aplicación de los anexos de la Convención de Londres. Sin embargo, con la presión creciente sobre el mar como fuente de recursos y de energía y como receptáculo de los desechos de todas las fuentes, se hace cada vez más importante contar con una estrategia amplia de tratamiento de los desechos, que incluya la cooperación a nivel internacional. Esa estrategia, en la que se haría hincapié en la reducción progresiva de todos los desechos y en el uso de tecnologías más avanzadas, ofrece las mejores perspectivas de minimizar la necesidad futura de eliminación de desechos, identificando al mismo tiempo las opciones para la eliminación preferibles desde el punto de vista ambiental.

128. Es también importante estimular la cooperación internacional en los niveles científico y técnico para explorar otras formas de eliminación de los desechos (en particular el reciclaje), el desarrollo y el mayor uso de técnicas mejoradas de tratamiento y utilización de procesos de producción que no produzcan desechos o que produzcan pocos desechos.

129. En el marco de la Convención de Londres por vertimientos.

F. Reglamentación de la contaminación proveniente de las actividades

que se desarrollan en el fondo del mar sujetas a la jurisdicción nacional.

129. La contaminación resultante de las actividades en el fondo del mar sujetas a la jurisdicción nacional, en particular la exploración y la explotación de hidrocarburos, tiene características idénticas, relativamente uniformes en las distintas regiones

del mundo. Para prevenir, reducir y controlar la contaminación resultante de esas operaciones, las directrices generales establecidas por el PNUMA en 1982 para las actividades de minería y de explotación de hidrocarburos en el fondo del mar son muy útiles. Dado que hay solo un acuerdo regional sobre estas cuestiones, además de los esfuerzos a nivel mundial

G. Responsabilidad por los daños resultantes de la contaminación

130. Es necesario reiterar que en la propia Convención se pone de relieve la necesidad de elaborar normas de derecho internacional relativas a la responsabilidad resultante de los daños causados por la contaminación del medio marino. Es preciso seguir desarrollando más las normas internacionales sobre cuestiones tales como los criterios y los procedimientos para la determinación de

responsabilidad, la evaluación del daño, el pago de indemnizaciones y el arreglo de las controversias conexas y los criterios y procedimientos para el pago de indemnizaciones.

131. Cabe mencionar especialmente a este respecto la labor de la Comisión de Derecho Internacional, que está examinando actualmente las cuestiones relativas a la responsabilidad de los Estados en general y de la responsabilidad

de los cursos de agua internacionales, así como la cuestión de la responsabilidad con respecto a los usos

nucleares, así como de la contaminación resultante del transporte marítimo de petróleo y materiales

sobre responsabilidad e indemnización por daños causados por el transporte de sustancias nucleares, aunque la OMI está trabajando actualmente en una posible convención

sigue habiendo cuestiones sin resolver, en particular en cuanto a la responsabilidad de los fondos.

H. Aplicación de las leyes sobre contaminación

133. En lo que hace a la cuestión del cumplimiento de las leyes

portuarios en lo que hace al cumplimiento de la Convención ofrecería sin duda mayores posibilidades, en particular para el control de los buques

encarcelamiento entre los Estados europeos sobre el control por parte de los Estados

I. Aumento de la adhesión a los instrumentos existentes

instrumentos pertinentes incluida en el anexo, muchos de ellos, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, no han entrado en vigor debido al número insuficiente de ratificaciones o adhesiones. Muchas otras, que están en vigor, no han sido aceptadas por la mayoría de los Estados. Algunos instrumentos apenas han alcanzado el mínimo necesario para su entrada en vigor.

136. Es entonces necesario que un número mayor de Estados se adhieran a las convenciones y los tratados existentes. Reviste especial importancia la adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo ha llamado "la medida inicial más significativa que los Estados pueden adoptar en interés del amenazado sistema que sustenta la vida de los océanos" 37/.

Notas

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

2/ Para el informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, publicación de las Naciones Unidas, número de venta S.73.II.A.14.

3/ Para la definición de desarrollo sostenible figura en el informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo (A/42/2) anexo, cap. 2, párr. 1).

4/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 450, No. 6465, pág. 11.

5/ Ibid., vol. 499, No. 7302, pag. 311.

6/ Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, Estocolmo, 5 a 16 de junio de 1972 (publicación de las Naciones Unidas, número de venta S.73.II.A.14), cap. I.

7/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 15, pág. 200.

8/ ST/LEG/SER.B/18, págs. 518-547.

9/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 704, No. 10099, pág. 3.

10/ Ibid., vol. 705, No. 11755, pag. 1001.

Notas (continuación)

11/ Se trata del Convenio de Oslo de 1972 para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, artículo 3; el Convenio de Helsinki, artículo 3 2); el Convenio de París, artículo 7; el Convenio de Kuwait, artículo III e); el Convenio de Abidján, artículo 4 5); el Convenio de Jiddah, artículo III 5); el Convenio de Cartagena, artículo 4 2); el Convenio de Nairobi, artículo 4 5), y el Convenio de Noumea, artículo 5 2).

12/ ST/LEG/SER.B/18, págs. 547 a 558.

13/ International Legal Materials, vol. 19, pág. 869.

14/ Se trata del Convenio de Helsinki, artículos 2 y 6 y anexos II y III; el Convenio de Barcelona, artículo 8; el Convenio de Kuwait, artículo III e); el Convenio de Abidján, artículo 4 5); el Convenio de Jiddah, artículo III 5); el Convenio de Cartagena, artículo 4 2); el Convenio de Nairobi, artículo 4 5); el Convenio de Noumea, artículo 5 2); el Protocolo de 1983 (del Convenio de Jiddah) relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Cartagena) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación causada por hidrocarburos en la región del Gran Caribe; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Jiddah) relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Cartagena) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación causada por hidrocarburos en la región del Gran Caribe.

sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia y su Protocolo Suplementario de 1983; el Protocolo de 1982 (del Convenio de Jiddah) relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Cartagena) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación causada por hidrocarburos en la región del Gran Caribe; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Jiddah) relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Cartagena) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación causada por hidrocarburos en la región del Gran Caribe.

16/ Los instrumentos y cláusulas pertinentes son el Convenio de Helsinki, artículos 2 y 10; el Convenio de Barcelona, artículo 7; el Convenio de Kuwait, artículo VII; el Convenio de Abidján, artículo 8; el Convenio de Lima, artículo 4 c); el Convenio de Jiddah, artículo VII; el Convenio de Cartagena, artículo 8; el Convenio de Nairobi, artículo 4 5); el Convenio de Noumea, artículo 5 2); el Protocolo de 1983 (del Convenio de Jiddah) relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Cartagena) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación causada por hidrocarburos en la región del Gran Caribe; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Jiddah) relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales; el Protocolo de 1983 (del Convenio de Cartagena) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación causada por hidrocarburos en la región del Gran Caribe.

18/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 1046, No. 15749, pág. 120.

19/ International Legal Materials, vol. 19, pág. 869.

Notas (continuación)

20/ Estos son los artículos 2 y 9 y los anexos V y VI del Convenio de Kuwait; el artículo 6 del Convenio de Abidján; el artículo 4 a) iii) de la Convención de Jiddah; el artículo 6 del Convenio de Cartagena; el artículo 6 del Convenio de Nairobi y el artículo 10 b) de su Protocolo relativo a las zonas protegidas y la fauna y flora silvestres de la región del África oriental, y el artículo 10 del Convenio de Noumea.

21/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 2030, No. 28007, pág. 25.

22/ International Legal Materials, vol. 14, pág. 963.

23/ Ibid., vol. 9, pág. 25.

24/ ST/LEG/SER.B/18, págs. 457 a 517.

25/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 327, No. 4714, pág. 3.

26/ Ibid., vol. 480, No. 6964, pág. 43.

27/ Estos son el Convenio de Helsinki, artículos 2 y 6, y anexos II y III; el Convenio de Barcelona, artículo 8; el Convenio de Kuwait, artículo VI; el Convenio de Lima, artículo 4 a) ii); el Convenio de Jiddah, artículo VI; el Convenio de Abidján, artículo 9; el Convenio de Cartagena, artículo 9; el Convenio de Nairobi, artículo 9; y el Convenio de Noumea, artículo 9.

28/ ST/LEG/SER.B/16, págs. 447 a 454.

29/ ST/LEG/SER.B/18, pág. 387.

artículo 20.

31/ El Grupo de los siete principales países democráticos industrializados también pidió, en su declaración económica en la cumbre de 16 de julio de 1989, que los organismos pertinentes de las Naciones Unidas emitieran un informe sobre el estado de los océanos mundiales.

32/ Se publicará como Reports and Studies No. 39 del GRACCM. El último de esos estudios se realizó hace diez años, y desde entonces la cantidad de datos ha aumentado en un 50%; han mejorado las técnicas de análisis; han progresado enormemente los métodos de monitoreo y evaluación; han mejorado los datos sobre contaminación; y se han introducido nuevas normas y reglas internacionales y prioridades ambientales. Se han producido, como era inevitable, algunas modificaciones en las

Notas (continuación)

33/ Se están realizando estudios, a cargo de miembros del GEACCM y de la OMS, así como en relación con cuestiones como el intercambio de contaminantes entre la atmósfera y los océanos, la contaminación de los océanos procedente del aire y la modificación de los procesos atmosféricos y oceánicos y del clima a causa de los contaminantes. Un informe sobre esta materia ha sido publicado como informe del GEACCM con

34/ La contaminación total procedente de la contaminación de los ríos es superior a la procedente de los ríos.

34/ Publicación del Informe "Environmental Law Guidelines and Principles" (1985-1987)

35/ La OMS ha estado trabajando en la preparación de un anexo técnico de ese

Grupo de Expertos Intergubernamentales para que el grupo de expertos estudie los posibles

Anexo

TRATADOS MULTILATERALES RELATIVOS A LA PROTECCION Y
LA PRESERVACION DEL AMBIENTE MARITIMO

(Recopilados hasta el 1° de julio de 1989)

I. INSTRUMENTOS MUNDIALES

1. Convenio internacional para promover la contaminación de los mares del mar por
los buques, Bruselas, 13 de mayo de 1953. Entrada en vigor: 28 de junio de 1958. Número de partes: 70 a/.

Enmiendas:

Enmiendas de 1953. Entrada en vigor: 28 de junio de 1958 (art. II, VIII
y XVIII, y anexos A y B al Convenio) y 28 de junio de 1967 (art. XIV)

Enmiendas de 1960. Entrada en vigor: 20 de enero de 1978

1971 (Enmiendas relativas a la protección de la Gran Barrera de Arrecifes
de Australia). Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 28 aceptaciones,
y se necesitan 48 para su entrada en vigor).

1971 (Enmiendas relativas a la disposición de los tanques y la limitación de
su capacidad). Aún no ha entrado (se han depositado 27 aceptaciones, y se
necesitan 48 para su entrada en vigor)

2. Convención internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los
propietarios de buques de mar, Bruselas, 10 de octubre de 1957. Entrada en
vigor: 31 de marzo de 1968. Número de partes: 25 b/.

2.1 Protocolo por el que se enmienda la Convención internacional sobre la
limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar
Londres, 21 de diciembre de 1979. - Entrada en vigor: 6 de octubre de 1984.
Número de partes: 6.

3. Tratado Antártico, Washington, D.C., 1° de diciembre de 1959. Entrada en
vigor: 23 de junio de 1961. Número de partes: 39.

4. Reglamentos internacionales para impedir abordajes en el mar, Londres,
17 de junio de 1960. Entrada en vigor: 10 de septiembre de 1968. Número de
aceptaciones: 72 c/.

5. Convención sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares.
Bruselas, 25 de mayo de 1962. Aún no ha entrado en vigor.

6. Tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la
atmósfera, en el espacio ultraterrestre y debajo del agua, Moscú, 5 de agosto
de 1963. Entrada en vigor: 10 de octubre de 1963. Número de partes: 114

7

Convención internacional

Enmiendas:

Enmienda de 1971. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 48 aceptaciones, y se necesitan 76 para su entrada en vigor).

43 aceptaciones, y se necesitan 76 para su entrada en vigor).

Enmienda de 1979. Aún no ha entrado en vigor.

42 aceptaciones, y se necesitan 76 para su entrada en vigor).

7.1 Protocolo de 1988 relativo a la Convención internacional sobre líneas de bases

partes: 62 (y tres en condición provisional).

8.1 Protocolo relativo al Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Londres, 19 de noviembre de 1976. Entrada en vigor: 8 de abril de 1981. Número de partes: 27 (y una en condición provisional).

8.2 Protocolo por el que se enmienda el Convenio internacional de 1972

Se han depositado 12 firmas, tres ratificaciones y dos adhesiones, y se necesitan 10 ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor.

Bruselas, 29 de noviembre de 1969. Entrada en vigor: 6 de mayo de 1975. Número de partes: 54.

9.1 Protocolo relativo a la intervención en la alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias peligrosas. Londres, 1973. Entrada en vigor: 30 de marzo de 1983. Número de partes: 23.

10. Protocolo relativo a la contaminación del mar por sustancias peligrosas. Londres, 1974. Entrada en vigor: 2 de enero de 1974. Número de partes: 13.

11. Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, Bruselas, 17 de diciembre de 1971.

~~12.1. Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, Bruselas, 17 de diciembre de 1971. Número de partes: 11.~~

12. CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MATERIALES NUCLEARES, Bruselas, 17 de diciembre de 1971.

Número de partes: 40.

~~12.2. Protocolo al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, Londres, 19 de noviembre de 1976. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado cinco ratificaciones).~~

~~12.3. Protocolo al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, Londres, 19 de noviembre de 1976. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado cinco ratificaciones).~~

~~12.4. Protocolo al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, Londres, 19 de noviembre de 1976. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado cinco ratificaciones).~~

~~12.5. Protocolo al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, Londres, 25 de mayo de 1984. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado cinco ratificaciones).~~

~~12.6. Protocolo al Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, Londres, 25 de mayo de 1984. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado cinco ratificaciones).~~

13. Convenio para la conservación de las focas antárticas, Londres, 11 de febrero de 1972. Entrada en vigor: 11 de marzo de 1978. Número de partes: 13.

14. Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, Londres, 20 de octubre de 1972. Entrada en vigor: 15 de julio de 1977. Número de partes: 102 (y dos en condición provisional).

Enmiendas:

~~Enmienda de 1981. Entrada en vigor: 1º de junio de 1982.~~

~~Enmienda de 1987. Entrada en vigor: 10 de noviembre de 1989.~~

~~15. Convenio internacional sobre la seguridad de los buques mercantes, Londres, 24 de febrero de 1977.~~

~~Número de partes: 48.~~

~~Enmiendas:~~

~~Enmiendas de 1981. Entrada en vigor: 1º de diciembre de 1981.~~

~~Enmiendas de 1983. Entrada en vigor: 1º de enero de 1984.~~

~~16. Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos sólidos, Londres, 13 de diciembre de 1972. Entrada en vigor: 30 de agosto de 1975. Número de partes: 63.~~

16. Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos sólidos, Londres, 13 de diciembre de 1972. Entrada en vigor: 30 de agosto de 1975. Número de partes: 63.

Enmiendas:

Enmiendas de 1978 al Convenio (CONTROVERSIAS). Aun no han entrado en vigor.

Enmiendas de 1978 al Anexo (incineración). Entrada en vigor: 11 de marzo de 1979 (para todas las partes en el Convenio, salvo la República Federal de Alemania y Nueva Zelanda).

Enmienda de 1980.

Enmienda de 1977 sobre los requisitos de espacio de los buques de pasaje que operan en aguas, Londres, 15 de julio de 1977. Entrada en vigor: 15 de junio de 1977. Número de partes: 12.

Enmienda de 1977 sobre la conservación de los recursos marinos vivos de la Antártida, Canberra, 20 de mayo de 1980. Entrada en vigor: 7 de abril de 1982. Número de partes: 23.

Enmiendas:

Enmiendas de 1984. Entrada en vigor: 7 de junio de 1980.

19. Convención sobre la conservación de los recursos marinos vivos de la Antártida, Canberra, 20 de mayo de 1980. Entrada en vigor: 7 de abril de 1982. Número de partes: 23.

20. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Londres, 1º de noviembre de 1974. Entrada en vigor: 25 de mayo de 1980. Número de partes: 104.

Enmienda

Enmienda de 1980.

7 de junio de 1980

Enmienda de 1987 (Código para la construcción y el aparejamiento de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel). Entrada en vigor: 30 de octubre de 1988

~~Enmienda de 1988 (transporte de vehículos cargados). Entrada en vigor: 22 de octubre de 1988~~

Enmienda de 1988 (transporte de vehículos cargados). Aún no ha entrado en vigor (entrará en vigor el 29 de abril de 1990)

Enmienda de 1988 (Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos). Aún no ha entrado en vigor (entrará en vigor el 1 de septiembre de 1990)

20.1 Protocolo de 1978 sobre el Socorro y Seguridad Marítimos en el Mar, de 1974, Londres, 17 de febrero de 1978. Entrada en vigor: 1º de mayo de 1981. Número de partes: 69.

Enmiendas:

Enmienda de 1981. Entrada en vigor: 1º de septiembre de 1984

~~Enmienda de 1988 (Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos). Aún no ha entrado en vigor (entrará en vigor el 1 de septiembre de 1990)~~

20.2 Protocolo de 1988 sobre el Socorro y Seguridad Marítimos en el Mar, Londres, 11 de noviembre de 1988. Aún no ha entrado en vigor (entrará en vigor el 29 de abril de 1990)

21. Convención sobre la delimitación de la zona económica exclusiva y de las reclamaciones de derecho marítimo, Londres, 10 de noviembre de 1976. Entrada en vigor: 1º de diciembre de 1986. Número de partes: 16.

~~22. Convención sobre la delimitación de la zona económica exclusiva y de las reclamaciones de derecho marítimo, Londres, 10 de noviembre de 1976. Entrada en vigor: 1º de diciembre de 1986. Número de partes: 16.~~

22. Convención sobre la delimitación de la zona económica exclusiva y de las reclamaciones de derecho marítimo, Londres, 2 de abril de 1977. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado seis firmas, dos ratificaciones, 12 adhesiones y una aprobación y, para su entrada en vigor, se requieren 15 ratificaciones o adhesiones de Estados con el estatus de Estados parte o de Estados que representen en conjunto 24 metros de eslora).

23. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, Londres, 7 de julio de 1978. Entrada en vigor: 28 de abril de 1984. Número de partes: 69.

24. Comisión de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, 10 de mayo de 1982. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 11 firmas y 40 ratificaciones, y se necesitan 60 ratificaciones para su entrada en vigor).

25. Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques, Ginebra, 7 de febrero de 1986. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 13 firmas, tres ratificaciones y tres adhesiones y para su entrada en vigor se necesitarán 40 ratificaciones o adhesiones de Estados cuyo tonelaje represente, en conjunto, por lo menos el 25% del tonelaje mundial).
26. Convención sobre la Pronta Notificación de Accidentes Nucleares, Viena, 26 de septiembre de 1986. Entrada en vigor: 27 de octubre de 1986. Número de partes: 37.

28. Convención sobre la reglamentación de las actividades de minería en la Antártida, Wellington, 2 de junio de 1988. Aún no ha entrado en vigor (abierta a la firma hasta el 25 de noviembre de 1989).

29. Convención de Basilea sobre la fiscalización del desplazamiento

Convención sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, París, 29 de julio de 1960 (con las enmiendas introducidas por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964). Entrada en vigor: 1º de abril de 1968.

Número de partes: 11.

2. Convención adicional a la Convención de París sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear de 29 de julio de 1960 (con las enmiendas introducidas por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964), Bruselas, 31 de enero de 1964. Entrada en vigor: 1º de abril de 1968. Número de partes: 10. Región territorial metropolitana de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

3. Acuerdo para la cooperación en la lucha contra la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos, Bonn, 9 de junio de 1960. Entrada en vigor: 1º de octubre de 1960. Número de partes: 10.

4. ~~Convenio sobre la conservación de los recursos vivos del Atlántico~~
~~de 1971. Número de partes: 18. Región: Atlántico sudoccidental.~~
5. Acuerdo de cooperación en la adopción de medidas para combatir la contaminación del mar por hidrocarburos concertado entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia, Copenhage, 16 de septiembre de 1971. Entrada en vigor: 16 de octubre de 1971. Número de partes: 4. Región: Mar Báltico.
6. ~~Acuerdo sobre la conservación de los recursos vivos de los mares del Atlántico y del~~
~~Artico al norte de la latitud 36° N, al este de la longitud 42° O y al oeste~~
~~de la longitud 51° E, excluidos los mares Mediterráneo y Báltico.~~
- 6.1 ~~Protocolo por el que se enmienda el Convenio para la prevención de la~~
~~contaminación marina provocada por residuos de los buques que operan en el~~
~~Artico, Oslo, 2 de marzo de 1983. Aún no ha entrado en vigor d/.~~
7. Acuerdo sobre la conservación de los osos polares, Oslo, 15 de noviembre de 1973. Entrada en vigor: 26 de mayo de 1976. Número de partes: 5. Región: Artico.
8. Convención sobre la protección del medio ambiente celebrada entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia, Estocolomo, 19 de febrero de 1974. Entrada en vigor: 5 de octubre de 1976. Número de partes: 4. Región: Zona nórdica.
9. ~~Convención sobre la protección del medio ambiente celebrada entre Dinamarca,~~
~~Noruega, Suecia y Finlandia, Estocolomo, 19 de febrero de 1974. Entrada en vigor:~~
~~5 de octubre de 1976. Número de partes: 4. Región: Zona nórdica.~~
10. Convención para la prevención de la contaminación marina desde fuentes terrestres, París, 4 de junio de 1974. Entrada en vigor: 6 de mayo de 1978. Número de partes: 13. Región: Océanos Atlántico y Artico al norte de la latitud 36° N, al este de la longitud 42° O y al oeste de la longitud 51° E, excluidas las zonas de los mares Mediterráneo y Báltico.
- 10.1 ~~Protocolo a la Convención para la prevención de la contaminación marina desde~~
~~fuentes terrestres, París, 26 de marzo de 1986. Aún no ha entrado en vigor~~
~~(5 Estados contratantes; para su entrada en vigor se requiere la ratificación~~
~~de todas las partes en la Convención de 26 de marzo de 1986).~~
11. ~~Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación,~~
~~Barcelona, 16 de febrero de 1976. Entrada en vigor: 12 de febrero de 1978.~~
~~Número de partes: 18. Región: Mar Mediterráneo.~~
- 11.1 Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales Barcelona, 16 de febrero de 1976. Entrada en vigor: 12 de febrero de 1978. Número de partes: 18.

11.2. ~~Protocolo sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo~~

~~1970. Entrada en vigor: 16 de febrero de 1978. Número de partes: 18.~~

11.3 Protocolo sobre la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de
~~de 1983. Número de partes: 11.~~

11.4 Protocolo relativo a zonas especialmente protegidas del Mar Mediterráneo

~~de 1980. Entrada en vigor: 23 de marzo de 1980.~~
Número de partes: 9.

12. Convenio sobre la conservación de la naturaleza en el Pacífico sur

~~de junio de 1975. Aún no ha entrado en vigor. Región: Pacífico sur.~~

13. Convenio sobre responsabilidad civil por los daños de contaminación por hidrocarburos resultantes de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos, Londres, 1º de mayo de 1977. No ha entrado en vigor (6 firmas; ninguna ratificación; se necesitan 4 ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor). Región: Mar del Norte, Mar Báltico y Océano Atlántico al norte de la latitud 36º N

14. Convenio regional de Kuwait de cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación Kuwait, 24 de abril de 1978. Entrada

~~en vigor.~~
partes: 6.

16. Convenio sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio

~~de 1981. Entrada en vigor: 5 de agosto de 1984.~~
Abidján, 23 de marzo de 1981. Entrada en vigor: 5 de agosto de 1984.
Número de partes: 7. Región: África occidental y central, entre Mauritania y Namibia.

16.1 Protocolo sobre la cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia, Abidján, 23 de marzo de 1981. Entrada en vigor: 5 de agosto

17. Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico sudeste, Lima, 13 de noviembre de 1981. Entrada en vigor: 10 de mayo de 1986. Número de partes: 5. Región: Pacífico sudoriental.
18. Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia, Lima, 12 de noviembre de 1981. Entrada en vigor: 14 de julio de 1986. Número de partes: 4. Región: Pacífico sudoriental.
 - 18.1 Protocolo para la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres, Quito, 22 de julio de 1983. Entrada en vigor: 23 de septiembre de 1986. Número de partes: 4.
 - 18.2 Protocolo complementario del acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia, Quito, 22 de julio de 1983. Entrada en vigor: 20 de mayo de 1987. Número de partes: 5.
19. Convenio regional para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén, Jiddah, 14 de febrero de 1982. Entrada en vigor: 20 de agosto de 1985. Número de partes: 4. Región: Mar Rojo y Golfo de Adén.
 - 19.1 Protocolo relativo a la cooperación regional para combatir, en situaciones de emergencia, la contaminación causada por los hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, Jiddah, 14 de febrero de 1982. Entrada en vigor: 20 de agosto de 1985. Número de partes: 4.
20. Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del ~~Mar Rojo y el Golfo de Adén~~, Jiddah, 14 de febrero de 1982. Entrada en vigor: 20 de agosto de 1985. Número de partes: 4. Región: Mar Rojo y Golfo de Adén.
21. Acuerdo para la cooperación en la lucha contra la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, Bonn, 13 de septiembre de 1984. Aun no ha entrado en vigor (10 signatarios; se necesitan seis ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor). Región: Mar del Norte.
22. Convenio para la protección, ordenación y desarrollo del medio marino en las zonas costeras de la región del África oriental, Nairobi, 21 de febrero de 1985. Aun no ha entrado en vigor (10 signatarios; se necesitan seis ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor). Región: África oriental.
23. Protocolo relativo a la cooperación regional para combatir, en situaciones de emergencia, la contaminación causada por los hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales en la región del África oriental, Nairobi, 21 de junio de 1985. Aun no ha entrado en vigor (10 signatarios; se necesitan seis ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor).

22.2 Protocolo de cooperación en la lucha contra la contaminación marina en casos

1985. Aun no ha entrado en vigor (10 signatarios; se necesitan 10 ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor). Fecha:

22.3 Convenio para prevenir la contaminación por los buques

de 1986. Aun no ha entrado en vigor (27 signatarios; se necesitan 10 ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor). Fecha:

Notas al anexo

a/ Este Convenio ha sido derogado, con efecto a partir del 2 de octubre de 1983, por el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, según lo convenido por los Estados partes en dicho Convenio.

b/ Esta Convención ha sido derogada, con efecto a partir del 10 de julio de 1977, por los Reglamentos anexo al Convenio de 1986.

d/ El Protocolo entró en vigor el 1º de septiembre de 1986.



Asamblea General

Distr.

A/44/461/Corr.1
18 de octubre de 1989
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLES

Cuadragésimo cuarto período de sesiones
Tema 30 del programa

DERECHO DEL MAR

Informe del Secretario General

Corrección

1. Página 4, párrafo 2

No se aplica al texto español

2. Página 12, párrafo 37, tercera frase

No se aplica al texto español

3. Página 29, párrafo 111

Sustitúyase el texto existente por el siguiente:

111. El rendimiento mundial de las pesquerías ha continuado aumentando, pero la pesca excesiva, sumada a las variaciones de las poblaciones de peces por causas naturales, ha dado lugar a la destrucción de algunas pesquerías y a la mayor inestabilidad de otras. La tecnología moderna, incluido el uso cada vez más frecuente de métodos de pesca indiscriminados, ha contribuido a la sobreexplotación y a la gestión y conservación de las pesquerías. La captura de peces se ha continuado hasta el límite de su rendimiento sostenible con una flota relativamente pequeña de buques bien equipados. Pero esta evolución tecnológica ha ido creando cada vez más problemas ambientales y de gestión de las poblaciones de peces, particularmente en la alta mar, que son fuente de creciente preocupación para numerosos Estados costeros. La Declaración de Tarawa, firmada por Jefes de Gobierno en el 20º Foro del Pacífico Meridional celebrado el 10 y 11 de julio de 1989 (véase A/44/463, anexo)

refleja la cooperación de los Estados miembros en la región del Pacífico
Meridional. Con respecto a la pesca de arrastre en el Pacífico Norte, los Estados
Unidos y el Japón llegaron a un acuerdo el 23 de mayo de 1980 y el 3 de
septiembre de 1980 se concluyó un acuerdo entre los Estados Unidos y la República
de Corea. El Instituto Americano de Taiwán (que representa los intereses de los
Estados Unidos) firmó el 25 de agosto de 1980 un acuerdo sobre pesca de arrastre
con las autoridades locales.

4. Página 33, párrafo 129, tercera frase

En consecuencia, podría ser útil estudiar la posibilidad de establecer
dispositivos censales para prevenir, mediante el control, la contaminación
resultante de esas operaciones.