



Asamblea General

Distr.  
GENERAL

A/44/461  
18 de septiembre de 1989  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

Cuadragésimo cuarto período de sesiones  
Tema 30 del programa provisional\*

DERECHO DEL MAR

Protección y preservación del medio marino

Informe del Secretario General

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
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 ...	4 - 8	4
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)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
III. PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO EN LA 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
5. Contaminación causada por buques .....	46 - 54	14
6. Zonas cubiertas de hielo .....	55	17
7. Contaminación desde la atmósfera o a través de ella .....	56	17
8. Investigación científica marina .....	57	17
D. Garantías .....	58 - 62	17
E. Responsabilidad .....	63 - 64	19
F. Inmunidad soberana .....	65 - 66	19
G. Conservación de los recursos vivos .....	67 - 71	19
H. Arreglo de controversias .....	72 - 73	20
I. Relación con otras convenciones .....	74	21
IV. INSTRUMENTOS CONEXOS EN LOS PLANOS REGIONAL Y MUNDIAL	75 - 97	21

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
V. ESTADO DE LOS OCEANOS DEL MUNDO .....	98 - 114	26
VI. ESFERAS EN QUE PUEDEN ADOPTARSE NUEVAS MEDIDAS .....	115 - 136	30
A. Reglamentación de la contaminación procedente de fuentes terrestres .....	118 - 119	31
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
<u>Anexo.</u> Tratados multilaterales relativos a la protección y la preservación del medio marino .....		39

## I. INTRODUCCION

1. Este informe es presentado de conformidad con la resolución 43/18, de 1° de noviembre de 1988, en que la Asamblea General, profundamente preocupada por el estado del medio marino en ese momento, pidió al Secretario General que le presentase un informe especial 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 sección II contiene una visión general 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 y la transferencia de ciencia y tecnología marinas dentro del contexto de la protección y preservación del medio marino, así como un modelo para la evolución del derecho internacional del medio ambiente. La sección III contiene un resumen analítico de 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 con objeto de determinar si esas 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, así como observaciones sobre su situación actual.

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

### A. Como marco jurídico general del medio marino

4. Entre los objetivos básicos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en lo sucesivo "la Convención") figura el establecimiento de un ordenamiento jurídico que facilite la comunicación internacional y promueva los usos de los mares y océanos con fines pacíficos, la utilización equitativa y eficaz de sus recursos, la protección y preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos. La Parte XII de la Convención, que consta de 46 artículos, está dedicada íntegramente a 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 mar con miras a mantener el equilibrio ecológico mundial y controlar y atemperar el clima de nuestro planeta, incluido el efecto de invernadero.

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.

6. Al examinar las disposiciones de la Convención que se ocupan de la protección y preservación 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 2/ 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 da muestra de la preocupación unánime que suscita el problema de la contaminación del medio marino entre 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 marco de futuras actividades en los planos mundial, regional y nacional. Además de servir de marco para la fijación de normas, la Parte XII contiene un reconocimiento expreso del plano regional y, de hecho, lo impone. Así, 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 características propias de cada región" (véase el artículo 197 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 que se hace referencia en la Convención, tales como la libertad de navegación, la conservación, ordenación y explotación de los recursos, el derecho de paso de buques y el sobrevuelo de aeronaves, 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 y los distintos intereses

9. La necesidad de conciliar intereses contrapuestos se reconoce en el preámbulo de la Convención, a cuyo tenor "los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto". La propia Convención procura conciliar las necesidades mundiales o comunitarias con las exigencias de la soberanía nacional y su jurisdicción. En este sentido, la Convención ha logrado, en general, un importante equilibrio entre la protección del medio marino y la utilización del mar y sus recursos. En concreto, se ha procurado conciliar en ella la necesidad tanto de proteger el medio marino como de preservar la libertad de navegación. Por ello, y para que se mantenga ese equilibrio, no se puede aislar la protección y preservación del medio marino de otros aspectos del derecho del mar.

C. Como sistema para un desarrollo sostenible

10. Tal como se ha señalado, uno de los principales objetivos de la Convención es lograr el establecimiento de un ordenamiento jurídico que fomente la utilización equitativa y eficaz de los recursos marinos y, en concreto, la conservación de sus recursos vivos. Al disponer que los recursos vivos y no vivos del mar han de ser objeto de una explotación racional y de una conservación adecuada, la Convención apunta no sólo a proteger a los ecosistemas marinos frente a actividades nocivas y perjudiciales, sino también a incorporar un sistema de explotación que fomente un desarrollo sostenible que sirva para atender a las necesidades del presente sin privar a las generaciones futuras de su capacidad de satisfacer las suyas propias 3/.

11. En la Convención se concede especial prioridad a la conservación y administración adecuadas de los recursos vivos situados dentro y fuera de las zonas marítimas bajo jurisdicción estatal. Por ello, los Estados están obligados, tanto en la zona económica exclusiva como en la alta mar, a adoptar medidas de conservación con miras a mantener o restablecer los recursos vivos a niveles que garanticen el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales 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 comercio internacional y promuevan la cooperación internacional en pro del desarrollo general de todos los países, especialmente de los Estados en desarrollo" (art. 150). En la Convención se dispone asimismo que ese aprovechamiento debe tender 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 extracción de minerales de los fondos marinos para asegurar la eficaz protección del medio marino contra los efectos nocivos, 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. Así, se insta a los Estados a que, actuando directamente o por conducto de organizaciones internacionales, promuevan el desarrollo, especialmente en los países en desarrollo, de su capacidad científica y técnica en la esfera marina, con miras, entre otras cosas, a la protección y preservación del medio marino (véase el art. 202). Asimismo los Estados deben prestar asistencia, especialmente a los países en desarrollo, para reducir lo más posible los efectos de los incidentes importantes de contaminación y para preparar evaluaciones ecológicas. En este sentido, en la Convención se reconoce plenamente la importancia de la transferencia de tecnología para luchar contra la contaminación, especialmente la contaminación del medio marino, y se destaca la estrecha vinculación existente entre la protección de ese medio 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, pues, que la Convención sirva de modelo o de base para desarrollar diversos aspectos ambientales desde el punto de vista del derecho internacional. En este sentido, empieza a observarse que las disposiciones de la Convención están sirviendo de orientación para elaborar normas fundamentales que afectan a las obligaciones de los Estados de proteger y preservar el medio ambiente, tanto desde el punto de vista nacional como desde 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 reviste asimismo gran importancia 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 XII. 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 el punto de vista ambiental.

18. Otra innovación potencialmente importante del medio ambiente es el nuevo 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 ha optado

por el criterio del ecosistema y por la protección de los hábitat, especialmente de las especies diezmadas, amenazadas o en peligro. Esos principios especiales podrían servir para formular nuevos conceptos con miras a la protección eficaz del medio ambiente, entre la que se incluye, por ejemplo, la protección de la biodiversidad marina.

19. La disposición relativa a las áreas marinas protegidas (art. 211, párr. 6) constituye otro ejemplo de esos conceptos que están cobrando cada vez mayor importancia y pueden aplicarse a contextos más amplios. Ese concepto se ha adoptado en varias áreas marinas y lo está incorporando la Organización Marítima Internacional, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, entre otras organizaciones. Esas áreas 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, los cuales pueden tener gran valor en otras esferas de la protección ambiental.

### III. PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO EN LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

#### 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) comenzase los trabajos preparatorios de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1971, ya se habían adoptado diversos instrumentos multilaterales para regular aspectos concretos de la contaminación marina. Entre esos instrumentos figuraban la Convención sobre la Alta Mar (arts. 24 y 25) 4/ y la Convención sobre la plataforma continental (art. 5, párr. 7) 5/, aprobadas en la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958, así como convenciones mundiales y regionales que regulaban, entre otras cosas, la contaminación procedente de buques, los vertimientos en el mar, la intervención en caso de accidentes marítimos y la responsabilidad civil por contaminación procedente de buques.

22. Esos instrumentos fueron una base importante para la labor que realizaba la Comisión de los Fondos Marinos, pese a que se ocupaban únicamente de determinados tipos concretos de contaminantes y fuentes específicas de contaminación. En este sentido, hasta la Conferencia de Estocolmo no se intentó proteger el medio marino de forma general.

23. La Declaración sobre el Medio Humano 6/, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano que se celebró en Estocolmo, contiene 26 principios, tres de los cuales (los principios 7, 21 y 22) tienen especial importancia para el medio marino. Además, en la Conferencia se aprobaron 109 recomendaciones orientadas hacia la acción en el plano internacional con miras a la protección del medio humano, entre las que figuraban nuevas recomendaciones

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 92). Se recomendó asimismo 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 remitieran a la Conferencia.

24. Los principios 7, 21 y 22 de la Declaración de Estocolmo se refieren, entre otras cosas, a la obligación de los Estados de impedir la contaminación de los 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 evaluación y vigilancia de la contaminación del medio marino.

25. En su período de sesiones celebrado en el verano de 1972, la Comisión de los fondos marinos tuvo ante sí los documentos de la Conferencia de Estocolmo, los cuales influyeron inmediata y directamente sobre sus trabajos y, en concreto, sobre los de la Subcomisión III, encargada de preparar proyectos de artículos 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 del mar, deterioro 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 u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar". Sin embargo, no incluye la evacuación de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques ni el depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación.

C. Obligaciones de los Estados

27. La obligación principal de los Estados en relación con el medio marino mundial se formula en el artículo 192, el primero de los 46 artículos de la Parte XII de la Convención y cuyo texto es el siguiente: "Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino".

28. En el artículo 193 se sitúa esa obligación general dentro del marco del derecho de los Estados de explotar los recursos naturales en los siguientes términos: "Los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino". Ese artículo muestra que los intereses económicos particulares de los Estados están vinculados a su obligación de respetar los intereses mundiales en la esfera de la protección y preservación del medio marino.

29. Suele considerarse que, además de contener obligaciones convencionales que vinculan a los Estados Partes en la Convención, los artículos 192 y 193 constituyen una manifestación del derecho consuetudinario internacional en materia de obligaciones de los Estados en la materia. El carácter obligatorio de ambas disposiciones muestra la importancia que concede a esta cuestión la comunidad internacional, en el sentido de que todo Estado que contraviene su obligación de proteger y preservar el medio marino contraviene el derecho internacional.

30. La obligación general de proteger y preservar el medio marino que se establece en el artículo 192 cobra contenido concreto en los artículos 194 y 196, en que se detalla el concepto de contaminación del medio marino. La Parte XII se ocupa expresamente de todas las fuentes de contaminación del medio marino y también se dispone en ella que los Estados tomarán todas las medidas necesarias "para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente" (art. 194, párr. 1). Aunque esa obligación incumbe de igual modo a todos los Estados, en el artículo 194 también se reconocen las diferencias económicas y de infraestructura existentes entre ellos. Así, se impone a los Estados la obligación de adoptar todas las medidas necesarias, utilizando "los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades" (*ibid.*). Las medidas que se establecen en los artículos 194 y 196 no tienen carácter exhaustivo y su objetivo no es eliminar la contaminación, sino reducirla al mínimo. En el artículo 194 se señalan las principales fuentes de contaminación marinas, a saber:

- a) La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento;
- b) La contaminación causada por buques;
- c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo;
- d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio ambiente.

31. La Convención impone a los Estados la obligación de adoptar medidas para 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 diezmatadas, 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 sobre jurisdicción y utilización de los mares en zonas especiales 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:

"Los Estados cooperarán en el plano mundial y, cuando proceda, en el plano 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, 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 riesgos 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) forman parte de la obligación de cooperar. A los efectos de la lucha contra la contaminación, se insta especialmente a las organizaciones internacionales a que

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 especializados.

36. Como tercera obligación fundamental, la Convención exige que los Estados establezcan o procuren establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial y regional para prevenir, reducir y controlar la contaminación de diversas fuentes. A esos efectos, los Estados han de actuar especialmente por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de conferencias diplomáticas y se prevé además que, de cuando en cuando, reexaminen tales reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados (arts. 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 y, al mismo tiempo, se salvaguarden importantes usos del océano tales como la navegación. Por lo tanto, la cuarta obligación fundamental de los Estados consiste en aplicar los estándares internacionales. Uno de los principales objetivos de la sección 5 de la Parte XII consiste en determinar la relación entre las reglas y estándares internacionales y los estándares de la legislación nacional con respecto a las diversas fuentes de contaminación.

38. En la Convención se hace referencia concretamente a seis fuentes de contaminación marina, a saber: a) fuentes terrestres; b) actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional; c) actividades en la "Zona"; d) vertimiento; e) buques y f) 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 5 y, habida cuenta de que las disposiciones de la sección 6 "Ejecución", se remiten directamente a disposiciones de la sección 5 y pueden ser consideradas parte integrante de ella, habrá que examinarlas también.

#### 1. Contaminación procedente de fuentes terrestres

39. Si bien los Estados tienen las obligaciones generales que se han descrito supra, el artículo 207 les deja cierto grado de discrecionalidad respecto de la aplicación de reglas y estándares internacionales. Al adoptar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación marina y procedentes de fuentes terrestres, deben tener en cuenta las reglas y estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, que se hayan convenido internacionalmente. Se trata de una deferencia a la soberanía del Estado sobre el territorio en que puede tener lugar la contaminación procedente de fuentes terrestres. Se insta a los Estados 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 propias de cada región, la capacidad económica de los Estados en desarrollo y su necesidad de desarrollo económico. Las reglas y la política en la materia deben estar destinados "a reducir lo más posible la evacuación en el medio marino de sustancias

tóxicas, perjudiciales o nocivas en especial las de carácter persistente" (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 reglas internacionales. Podría tratarse de un grado más elevado de obligación en 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 incluye también la obligación de tratar de armonizar la política 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 habrá 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 evacuación 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 anexo 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 racional de los recursos y, de conformidad con sólidos principios de conservación, 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 1982. Se prevé la obligación normal de dictar leyes y reglamentos y adoptar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento. El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental sólo ha de realizarse con el previo consentimiento expreso del Estado ribereño. Se fija también un estándar mínimo para la legislación nacional en el sentido de que la legislación y las medidas nacionales no serán menos eficaces 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 conformidad con la Convención y las reglas internacionales establecidas por conducto de una organización internacional competente o una conferencia diplomática, asigna la obligación de ejecución no sólo al Estado del pabellón en lo que atañe a los buques que enarboles su pabellón y están matriculados en su territorio y las aeronaves matriculadas en su territorio sino también al Estado ribereño perjudicado y al Estado donde tuvo lugar la descarga de desechos.

#### 5. Contaminación causada por buques

46. La reglamentación de la contaminación causada por buques ha sido objeto de atención internacional durante muchos años, lo que queda de manifiesto tanto en la congruencia como en el detalle de las disposiciones sobre el particular. La Convención logra equilibrio crucial entre el derecho del Estado ribereño a 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 ribereño. En cuanto a la fijación de estándares, los Estados están obligados en primer lugar a establecer, por conducto de una organización internacional competente o 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 prevenir, reducir y controlar la contaminación a que quede subordinada la entrada 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 derecho a tomar ciertas medidas contra buques que naveguen en su mar territorial. En particular, está 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 establecidas por ese Estado. En el mismo párrafo se dispone además que el artículo ha de entenderse sin perjuicio del ejercicio continuado por el buque de su derecho de pase inocente ni de la aplicación del párrafo 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 Estados ribereños. Cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a la Convención que realice un buque extranjero hará 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 atañe a la preservación del medio ambiente del Estado ribereño y a la prevención, reducción y control de la contaminación (art. 21, párr. 1 f)). Cabe notar que, según el artículo 23, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques 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 hayan establecido en acuerdos internacionales. Los Estados ribereños de estrechos pueden dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito en lo que atañe a la prevención, reducción y control de la contaminación llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas (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 podrá adoptar "medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques" 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 podrán dictar para esas áreas leyes y reglamentos que pongan en práctica 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 extranjeros a cumplir estándares de diseño, construcción, dotación o equipo distinto de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados" (art. 211, párr. 6 c)) y la organización internacional competente deberá dar su conformidad.

50. En los artículos 217, 218, 219, 220 y 221 se enuncian las obligaciones de ejecución correspondientes a la contaminación procedentes de buques. La obligación primordial, que recae sobre el Estado del pabellón, consiste en velar por que los buques que estén sometidos a su jurisdicción en razón de su nacionalidad cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables y la legislación nacional adoptada de conformidad con la Convención.
51. Según el artículo 94, los Estados, entre otras cosas, tomarán medidas para asegurar que el capitán, los oficiales y la tripulación de los buques que enarboles su pabellón cumplan los reglamentos internacionales que se refieran, entre otras cosas, a la prevención, reducción y control de la contaminación marina.
52. Las disposiciones relativas a la ejecución prevén además otras obligaciones de cooperación destinadas a que el buque cumpla estándares internacionales. Estas obligaciones se refieren básicamente a las solicitudes de otros Estados de investigar presuntas violaciones, proporcionar información o prestar asistencia en la puesta en práctica de la legislación sobre contaminación tomando medidas tales como prohibir que salgan de sus puertos buques que no cumplan los estándares de navegabilidad y constituyan una amenaza al medio marino (véase el artículo 219).
53. Según el artículo 220, párrafo 3, el Estado ribereño podrán exigir a un buque que navegue en su zona económica exclusiva o su mar territorial que proporcione información sobre su identidad y puerto de registro y sus escalas anterior y siguiente cuando haya motivo fundado para creer que el buque ha cometido una infracción 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, este podrá realizar una inspección física del buque. Cuando exista una prueba objetiva y clara de que un buque que navega en la zona económica exclusiva ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos sobre contaminación del Estado ribereño que haya tenido como resultado un daño grave o la amenaza de un daño grave, el Estado ribereño, según el párrafo 6, podrá retener al buque e iniciar un procedimiento en su contra.
54. Incumbe al Estado del puerto una importante función en el control de la contaminación causada por buques. Según el artículo 218, párrafo 1, el Estado del puerto podrá investigar a un buque que se encuentre en un puerto o una instalación terminal costa afuera y, si las pruebas lo justifican, iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga en aguas que no estén sometidas a la soberanía y jurisdicción de ese Estado. Sin embargo, según el párrafo 2 del mismo artículo, el Estado del puerto no iniciará procedimientos por descarga en las aguas que estén bajo la soberanía y jurisdicción de otro Estado, a menos que lo soliciten ese otro Estado, el Estado del pabellón o un Estado perjudicado o amenazado por la descarga. Según el párrafo 3, el Estado del puerto podrá iniciar un procedimiento 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 que se encuentren dentro de los límites de la zona económica exclusiva de los 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 al equilibrio ecológico" (art. 234). Estas leyes, que serán no discriminatorias, 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 aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía y a sus buques y aeronaves, y tomarán otras medidas que sean necesarias. Los Estados han de tener en cuenta "las reglas 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 en el artículo 240 una referencia especial a la obligación de respetar los reglamentos destinados a la protección y preservación 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.

#### D. Garantías

58. A fin de llegar a un equilibrio entre la necesidad de proteger y preservar al medio marino, por una parte, y las necesidades de la navegación internacional, por la otra, la Convención ha previsto una serie de garantías (arts. 223 a 233) con respecto al ejercicio de las facultades de ejecución. En el artículo 223 se prevé que los Estados faciliten la audiencia de testigos y la admisión de pruebas presentadas por otros Estados. Las medidas de ejecución adoptadas contra un buque no deben poner en peligro al buque o a la seguridad de la navegación ni exponer el medio marino a un riesgo injustificado, según se dispone en el artículo 225.

El artículo 226, relativo a la investigación de buques extranjeros, se basa en 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 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 u otra garantía financiera apropiada. El artículo 227 enuncia un principio general aplicable a toda la Parte XII en el sentido de que, al ejercer sus derechos y cumplir sus deberes, un Estado no discriminará, 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 causada por un buque extranjero que se encuentre fuera del mar territorial de ese Estado serán suspendidos si el Estado del pabellón iniciase un procedimiento respecto de la misma cuestión dentro de los seis meses siguientes a la iniciación del primer procedimiento. La limitación no será aplicable si el procedimiento se refiere a un caso de daños graves al Estado ribereño o si el Estado del pabellón ha faltado reiteradamente a su obligación de hacer cumplir eficazmente las reglas y estándares internacionales aplicables respecto de las infracciones cometidas por sus buques. Según el artículo 229, la Convención no afectará a la iniciación de un procedimiento civil.

60. Las sanciones que se pueden imponer están limitadas. Según el artículo 230 sólo se podrán imponer sanciones pecuniarias respecto de la infracción de las leyes y reglamentos nacionales o de reglas y estándares internacionales aplicables en el contexto de la contaminación del medio marino cometidas por buques extranjeros fuera del mar territorial, salvo en el caso de un acto intencional y grave de contaminación en el mar territorial.

61. Con arreglo al artículo 231, los Estados deben notificar al Estado del pabellón y a cualquier otro Estado interesado las medidas que hayan tomado contra buques extranjeros y, según el artículo 232, los Estados serán responsables de los daños y perjuicios que les sean imputables cuando esas medidas sean ilegales o excedan lo razonablemente necesario.

62. Con arreglo a los artículos 233 y 42, párrafo 1 b), los Estados ribereños de estrechos podrán tomar medidas apropiadas de ejecución contra los buques que cometan infracciones de las leyes y reglamentos relativos, entre otras cosas, a la seguridad de la navegación y a la prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas. Así, el artículo 233 prohíbe que los buques descarguen en estrechos sustancias nocivas o tóxicas.

#### 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 del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional" (art. 235, párr. 1). Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y 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 236 dispone que las disposiciones de la Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplican a los buques de guerra, 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 sufra 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 infracción.

#### G. Conservación 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 obligaciones de los Estados en la zona económica exclusiva y la alta mar.

68. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño, si bien tiene "derechos de soberanía" para los fines de conservación y administración de 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 73, párrafo 1, el Estado ribereño podrá tomar las medidas que sean necesarias para 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 misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos. Las medidas de conservación que tomen los Estados en la zona económica y la alta mar apuntarán a mantener o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes (véanse los artículos 61, párrafo 3 y 119, párrafo 1 a)).

71. Además, las medidas que adopten los Estados de conformidad con la Parte XII de la Convención deberán incluir las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezgadas, amenazadas o en peligro (art. 194, párr. 5).

#### H. Arreglo de controversias

72. La Convención prevé la sumisión de ciertas controversias relativas a la protección y preservación del medio marino a procedimientos obligatorios de arreglo. Esas controversias surgen cuando un Estado ribereño actúa en contravención de "reglas y estándares internacionales ... relativos a la protección y preservación del medio marino que sean aplicables al Estado ribereño y que hayan sido establecidos por [la] Convención o por conducto de una organización internacional competente o en una conferencia diplomática" (art. 297, párr. 1 c)). Con sujeción a la Parte XV de la Convención, cualquiera de las partes en una controversia relativa a la interpretación o aplicación de los artículos de la Convención que se refieren, entre otras cosas, a la protección y preservación del medio marino, podrán someterla al procedimiento de arbitraje especial previsto en el Anexo VIII de la Convención.

73. Según el artículo 290, el Tribunal que considere prima facie que tiene jurisdicción respecto de una controversia conforme a la Parte XI y la Parte XV podrá decretar las medidas provisionales que estime apropiadas para preservar los derechos respectivos de las partes en la controversia o para impedir que se causen daños graves al medio marino, en espera de que se adopte la decisión definitiva.

#### 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 y 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 más generales la relación entre ésta y otros acuerdos internacionales.

#### IV. INSTRUMENTOS CONEXOS EN LOS PLANOS REGIONAL Y MUNDIAL

75. En el curso del proceso de formulación de las diversas disposiciones de 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. Algunos órganos del 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 al respecto. Muchos representantes y expertos de gobiernos y organizaciones internacionales participaron tanto en la Conferencia como en otros foros y, naturalmente, hubo una interacción entre la labor de la Conferencia y 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 estimular un mayor desarrollo. En el anexo del 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 Mar Mediterráneo contra la contaminación (Convenio de Barcelona) <sup>1/</sup>; 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 1981 para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico sudeste (Convenio de Lima); el Convenio regional de 1982 para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén (Convenio de Jiddah); el Convenio de 1983 para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran 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 Norte por hidrocarburos (Acuerdo de Bonn) 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).

78. En cuanto a la obligación específica de no transferir daños o peligros de un área a otra o transformar un tipo de contaminación en otro, prevista en el artículo 195 de la Convención, varios convenios regionales incluyen un artículo o un párrafo que se refiere a ella 11/.

79. Los principios enunciados en los artículos 198 y 199, por los cuales un Estado 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 de esa índole figuraban ya en el Acuerdo de Bonn de 1969 (arts. 5, 6, párrs. 4 y 7) y en el Convenio de Helsinki en 1974 (art. 11 y anexo VI). En otros acuerdos regionales figuran protocolos o acuerdos separados relativos a la cooperación en casos de emergencia.

80. Con respecto a la contaminación del mar procedente de fuentes terrestres, no se ha adoptado hasta ahora un convenio mundial a esos efectos pero existen 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 (Convenio de París) 12/, enmendado por su Protocolo de 1986, el Protocolo de 1980 (del Convenio de Barcelona) para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre 13/ y el Protocolo de 1983 (del Convenio de Lima) para la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres.

81. Además, otras convenciones regionales imponen a los Estados partes la obligación general de adoptar todas las medidas adecuadas para prevenir, reducir y controlar la contaminación procedente de fuentes terrestres 14/.

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 carácter mundial y regional". Hasta ahora no se han establecido reglas de carácter mundial en la materia pero recientemente se concertó un acuerdo regional que se refiere concretamente 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 se refieren en general a la contaminación o a las medidas que se han de adoptar en casos de vertimiento de petróleo que son aplicables a la contaminación resultante de actividades en los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional o relacionadas con ellas 15/.

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/.

83. En 1982 el PNUMA 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 o preparar acuerdos internacionales.

84. Cabe señalar que en junio de 1988 se aprobó una convención 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, definidos como aquellos que están más allá de la extensión geográfica de la 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 de esos instrumentos fue el Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves (Convenio de Oslo) 17/, aprobado en febrero de 1972 por 12 Estados europeos de la costa atlántica. Se abrió así el camino para la aprobación, hacia fines de 1972, de un convenio de carácter 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 1986, las partes en el Convenio de Noumea aprobaron el Protocolo sobre la prevención de la contaminación de la región del Pacífico Sur por vertimiento.

87. Además, varios convenios regionales contienen disposiciones que obligan a las partes a prohibir el vertimiento o a tomar todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar ese tipo de contaminación 20/.
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 Seguridad de la Navegación de la OMI ha finalizado el proyecto de directrices y normas para la remoción de instalaciones y estructuras situadas frente a las costas en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva. El proyecto será presentado en 1989 a la Asamblea de la OMI para su aprobación definitiva.
89. Se han aprobado numerosos convenios mundiales y regionales relativos a la contaminación causada por los buques. Dichos convenios pueden agruparse en tres categorías.
90. En primer lugar, varios de ellos tratan de la prevención de los accidentes marítimos. Los convenios mundiales más importantes son: el Reglamento Internacional de 1960 para prevenir los abordajes; el Convenio de 1972 sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes 21/; el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los barcos pesqueros de 1977; el Convenio Internacional de 1978 sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar; el Convenio Internacional de 1974 para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) 22/ y sus protocolos de 1978 y 1988; y el Convenio Internacional de 1989 sobre Salvamento. En el plano regional, el Convenio de Lima contiene una disposición (art. 4 b)) relativa a esta cuestión. Además, las autoridades marítimas de 14 Estados europeos aprobaron en 1982 un Memorando de Entendimiento 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 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 peligro grave o inminente para sus costas u otros intereses conexos derivado de la contaminación por hidrocarburos. El Convenio Internacional de 1969 relativo a la intervención en la alta mar en los casos de accidentes de contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos 23/ permite a las partes adoptar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar ese peligro en ciertas circunstancias. La Convención Internacional de 1973 para la Prevención de la Contaminación del Mar Originada por 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 conformidad con el Programa de Mares Regionales del PNUMA y sus correspondientes protocolos relativos a la cooperación en casos de emergencia debida a la contaminación marina contienen disposiciones acerca de la notificación inmediata. También existen disposiciones similares en el artículo 5 del Acuerdo de Bonn de 1969; en los artículos 1 y 2 del Convenio de Copenhague; en el artículo 11 y el anexo VI del Convenio de Helsinki, y en el artículo 5 del Acuerdo de Bonn de 1983.

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 hidrocarburos 25/, y las enmiendas correspondientes de 1962 y 1969, prohíbe a ciertos buques la descarga intencional de hidrocarburos. La Convención de 1954 ha sido sustituida por la Convención conocida como MARPOL 1973/1978, de alcance más amplio.

93. No se ha adoptado ningún convenio multilateral que se refiere específicamente al tema de 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 por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, en el espacio ultraterrestre y debajo del agua 26/. Varios instrumentos regionales, incluidos los relativos a la contaminación procedentes de fuentes terrestres, también se aplican a la contaminación del medio marino desde el aire. Estos son la Convención de 1974 sobre la protección del medio ambiente celebrada entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia (Convención de Estocolmo), el Convenio de París enmendado por su Protocolo de 1986, el Protocolo de 1980 del 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 1983 al Convenio de Lima para la protección de la región del Pacífico sudeste contra la contaminación procedente de fuentes terrestres. Además, varios otros instrumentos regionales contienen disposiciones que tratan de la contaminación del medio marino procedente del aire 27/.

94. El artículo 235 sobre responsabilidades se ha redactado teniendo en consideración, entre otras cosas, el principio 22 de la Declaración de Estocolmo y varios instrumentos multilaterales existentes relativos a la responsabilidad y 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 adoptados a nivel mundial pertinentes son los siguientes: Convención internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de los buques de mar de 1957, y su Protocolo de 1979; la Convención de Bruselas sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares de 1962; el Convenio Internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas de mar, de 1969 28/ 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 29/, 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 antárticos contiene disposiciones detalladas relativas a la responsabilidad de los Estados y demás entidades que emprenden actividades relacionadas con los recursos minerales. Además, en la Convención se prevé la elaboración de un protocolo separado en que figurarán nuevas normas y procedimientos respecto de las disposiciones sobre responsabilidad.

96. Se celebró una convención regional sobre la responsabilidad en la esfera de la energía nuclear. Se trata de la Convención sobre responsabilidad de terceros en materia 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 Mares Regionales del PNUMA contienen disposiciones 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 Basilea de 1989 sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, que cubre también las zonas marítimas o el espacio aéreo dentro de los cuales los Estados tienen responsabilidad administrativa y fiscalizadora de conformidad con el derecho internacional, así como la zona al sur de los 60° de latitud sur.

#### V. ESTADO DE LOS OCEANOS DEL MUNDO 31/

98. La breve evaluación que se presenta en esta sección está basada principalmente en la labor del Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GEACCM), realizada bajo el patrocinio conjunto de la OMI, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), el PNUMA y las Naciones Unidas. El Grupo está preparando un nuevo estudio sobre el estado del medio marino, 32/ que constituirá la evaluación más actualizada y autorizada del estado actual y las tendencias recientes de la contaminación marina en el mundo.

99. La conclusión general a que llega el GEACCM en lo que se refiere al estado actual del medio marino es muy clara. Las principales causas de preocupación mundial son el desarrollo de las zonas costeras y los problemas que produce, como destrucción de hábitat, eutroficación, contaminación microbiana de los alimentos marinos, contaminación de las aguas del mar con desperdicios, acumulación constante de hidrocarburos clorados, especialmente en las zonas tropicales y subtropicales, y acumulación de alquitrán. Como es natural, la gravedad relativa de cada problema no 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 económico y la calidad del medio ambiente pueden lograrse en forma simultánea. Aparentemente se ha logrado reducir, en los últimos 10 años, la cantidad de petróleo y de ciertos plaguicidas y otros hidrocarburos clorados que llega al medio marino, mediante un mejoramiento de los

sistemas de control y una mayor cooperación entre Estados. De modo similar, en parte gracias a un mejor control, se ha disipado 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 escurrimiento de nutrientes y sedimentos derivados de las actividades agrícolas y de construcción (respecto de los cuales hay pruebas cada vez más concluyentes de la importancia del transporte atmosférico para algunas sustancias contaminantes) <sup>33/</sup>, los verdaderos problemas se encuentran en las zonas costeras, ricas en recursos y muchos más vulnerables, particularmente en los lugares en que desembocan ríos, y hay concentraciones urbanas o industriales y actividades agrícolas. Generalmente 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 esperar que la tendencia al aumento de la población de las zonas costeras y a una urbanización más intensa de éstas se mantenga, e incluso que aumente desproporcionadamente, los problemas de 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, cuyas principales fuentes son la eliminación de las aguas negras y el escurrimiento de las aguas provenientes de las tierras agrícolas tratadas con fertilizantes y las dedicadas a la ganadería. El problema está aumentando; al parecer se están ampliando las zonas en que hay eutroficación (que priva de oxígeno a los organismos marinos), y está aumentando asimismo la frecuencia con que aparecen inusitadas floraciones de plankton y una excesiva multiplicación 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 en gran escala a los recursos vivos explotables, pero algunas poblaciones, especialmente de mariscos en zonas determinadas, han sido declaradas no aptas para consumo humano. La contaminación microbiana del agua del mar es responsable también de los grandes brotes de enfermedades gastrointestinales que se producen en las playas abarrotadas y mal protegidas, y se sospecha que es causa de infecciones de las vías respiratorias, el oído y la piel de los bañistas.
105. Un problema que se ha reconocido tan sólo en fecha relativamente reciente es la eliminación desorganizada de los desperdicios, en particular de material plástico, que pueden causar daño a los animales marinos si los ingieren o quedan atrapados en ellos.
106. Actualmente se reconoce que el coluvionamiento de las zonas costeras a consecuencias de su urbanización y erosión constituye una forma de contaminación marina, que representa una amenaza particularmente grave para los arrecifes de coral. Si no se mejora la gestión de las actividades que generan escurrimiento de sedimentos, cabe esperar que el problema aumente a medida que aumenta la población de las zonas costeras y la urbanización de éstas.
107. Es causa de constante preocupación el muy variado y complejo grupo de compuestos orgánicos sintéticos, principalmente los hidrocarburos halogenados, entre los que se cuentan los hidrocarburos clorados. Aunque aún no hay pruebas fehacientes de que causen efectos particularmente dañinos a su nivel actual, esas sustancias son tan persistentes que se convierten esencialmente en adiciones permanentes al medio ambiente. Aunque ha habido una clara reducción de los niveles de contaminación por hidrocarburos clorados en aquellas zonas templadas del norte donde desde hace tiempo se han impuesto restricciones al uso del DDT y otros productos químicos, esos niveles pueden estar aumentando en las zonas tropicales y subtropicales debido al uso cada vez más generalizado de plaguicidas clorados. Pertenece también a este grupo de sustancias el agente anticrustante TBT (empleado en las pinturas de uso marino). Últimamente se ha reconocido el riesgo que presenta para el medio ambiente y se han adoptado medidas orientadas a limitar y controlar su uso.
108. En el último decenio se han logrado notables progresos en la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, gracias a la reglamentación relativa a las descargas de los buques establecida con arreglo al MARPOL 1973/1978. Actualmente el principal efecto de esa contaminación es la existencia de pelotillas de alquitrán que, aunque 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 las proximidades del lugar de un accidente y de las condiciones de carácter más crónico que existen en determinados sitios de algunas partes del mundo, la contaminación por hidrocarburos no representa actualmente una amenaza grave para los hábitat y los organismos marinos. Sin embargo, como no pueden evitarse totalmente los derrames accidentales, es esencial contar con planes de reserva y con medidas eficaces para responder a las emergencias.

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 esos 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 radiactivos sigue siendo fuerte, los radionúclidos agregados artificialmente por el hombre (como consecuencia de los ensayos nucleares, los efluentes y el vertimiento 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. Existe reglamentación adecuada al respecto y las cantidades descargadas actualmente están disminuyendo. Las dosis anuales máximas procedentes de fuentes marinas que recibe la población humana crítica como consecuencia de descargas en los mares son inferiores en varios órdenes de magnitud a la dosis generalmente aceptada como límite 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 más frecuente de métodos de pesca indiscriminados, 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 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.

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, y 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 vivos en el largo plazo se producen en las zonas cercanas a la costa, donde los contaminantes y otros efectos de las actividades del hombre en tierra generalmente exacerban los efectos de la pesca intensiva. Las numerosas especies marinas 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 delicados como los arrecifes de coral y los bancos 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 maricultura, aunque aumentan la producción de las especies cultivadas, tienen graves consecuencias para los hábitat marinos naturales si se las lleva a cabo en un lugar inadecuado.

114. El GEACCM ha hecho hincapié en que también deben reconocerse los problemas a largo plazo, en particular los posibles efectos insidiosos de una contaminación 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 aumento del nivel del mar, un mayor flujo de radiaciones ultravioletas y una modificación de las características climáticas, con efectos desconocidos para los ecosistemas marinos. Cabe observar que, además de la labor de evaluación de las sustancias dañinas y de las diversas formas de contaminación marina que realiza actualmente el GEACCM, se abocará a la sintetización de los actuales mecanismos de prevención y control de la contaminación, y determinará cuáles son los componentes y las interrelaciones que mejor se prestan para una aplicación armoniosa de esos mecanismos, y que permitirán lograr un uso y una protección sostenidos del medio marino. Al mismo tiempo, el Grupo dará comienzo a la ingente tarea de identificar posibles estrategias comunes, globales y de base científica para la protección y gestión del medio marino, prestando especial atención a los nuevos problemas ambientales de alcance mundial como las modificaciones del clima.

## VI. ESFERAS EN QUE PUEDEN ADOPTARSE NUEVAS MEDIDAS

115. El examen realizado anteriormente de los instrumentos multilaterales pertinentes demuestra que la comunidad internacional y diversos grupos regionales de Estados han hecho grandes esfuerzos por proteger y conservar el medio marino. En general las medidas adoptadas han confirmado o desarrollado ulteriormente los principios y disposiciones de la Convención, como era indudablemente el objetivo de ésta. Los instrumentos aprobados, sumados a los que existían con anterioridad a la Convención, constituyen en la actualidad un conjunto notable de reglas y normas internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino, dentro del marco general de las disposiciones de la Convención.

116. Sin embargo, a pesar de esos logros, el examen revela también que, debido al estado actual de los océanos descrito anteriormente, hay varias esferas respecto de las cuales sería conveniente que la comunidad adoptara medidas ulteriores, entre las que puede citarse especialmente la reglamentación de la contaminación procedente de fuentes terrestres y atmosféricas, la cooperación para hacer frente a los desastres causados por derrames de hidrocarburos, la reglamentación de la contaminación causada por actividades en los fondos marinos, la cuestión de la responsabilidad, el cumplimiento obligatorio de las normas existentes, y una mayor adhesión a los instrumentos existentes.

117. En relación con lo anterior, cabe destacar que la Convención asigna importantes funciones a diversas organizaciones internacionales competentes para 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 procedente de fuentes terrestres pueden abordarse con más facilidad a nivel regional. Desde luego, algunas regiones ya han adoptado medidas para luchar contra la contaminación procedente de esas fuentes, lo que incluye la redacción de protocolos específicos. Sin embargo, se necesitan nuevas medidas de esa índole. Además, podría considerarse la posibilidad de aprobar reglas y normas mundiales con objeto de alcanzar el orden jurídico requerido con arreglo a la Convención.

119. En relación con ello, cabe mencionar las Directrices de Montreal relativas a la protección del medio marino contra la contaminación procedente de fuentes terrestres <sup>34/</sup>, preparadas por el PNUMA en 1985 con objeto de asistir a los gobiernos en el proceso de elaboración de los acuerdos 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 interacción entre el aire y el agua en el 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 materiales gaseosos son transportados 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 considera cada vez más que los océanos, que cubren el 70% de la Tierra, desempeñan un papel fundamental en la modulación de la circulación general del mundo y en la respuesta climática al calentamiento mundial. Sin embargo, no se conoce bastante acerca del papel exacto que desempeñan en relación con las perspectivas del calentamiento de la atmósfera asociado con el efecto de invernadero ni sobre el grado exacto de daño ambiental causado por los contaminantes atmosféricos. En consecuencia, los científicos están concentrando cada vez más la atención en estas cuestiones y en otros aspectos de la interacción entre el aire y la superficie del agua.

122. Es en consecuencia importante que la comunidad internacional se prepare para adoptar medidas apropiadas de reglamentación con el fin de prevenir y controlar la amenaza posiblemente grave al 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 marina proveniente de la atmósfera o transportada a través de la atmósfera. Como medidas inmediatas, podrían añadirse anexos técnicos relativos a esa forma de contaminación a los instrumentos regionales existentes 35/.

C. Cooperación internacional para hacer frente a los derramamientos de petróleo

124. Aunque la gravedad de los derramamientos accidentales de petróleo de embarcaciones en el medio oceánico es en general relativamente limitada, los desastres causados por la contaminación con petróleo han mostrado a menudo que las medidas de emergencia adoptadas por los Estados ribereños no eran adecuadas para contener y aliviar los efectos adversos de los derramamientos de petróleo en el medio marino, pese a la existencia de una serie de acuerdos regionales formalizados con ese fin. En esos desastres, en particular cuando afectan a más de un Estado ribereño, los Estados interesados y los Estados del pabellón deben estar dispuestos a coordinar sus medidas y a facilitar la cooperación con otros Estados. Esas medidas cooperativas serían especialmente recomendables, e incluso en algunos casos 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 y aliviar las consecuencias de los derramamientos de petróleo. Deben mejorarse y utilizarse más ampliamente las tecnologías para vigilar y limpiar los derramamientos de petróleo.

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, el Pacífico Norte, el Atlántico Sudoccidental, el Océano Artico, el Mar del Sur de la China y el Mar del Japón, los esfuerzos no han producido resultados concretos. En consecuencia, se insta a esos Estados a adoptar nuevas medidas con miras a fortalecer su cooperación dentro de sus regiones o subregiones respectivas. Al mismo tiempo, debe alentarse a las zonas que ya han establecido un sistema de cooperación a que lo amplíen 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 partes. En las reuniones 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 intrínsecamente menos contaminantes, 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 fortalecer 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. Sería también útil preparar instrumentos regionales que se ocupen específicamente del vertimiento sobre el modelo de la Convención de Londres por vertimientos.

F. Reglamentación de la contaminación proveniente de las actividades 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 modalidades relativamente uniformes en las distintas regiones del mundo. Las operaciones que entrañan esas actividades son también similares. En consecuencia, podría ser útil establecer directrices para prevenir, reducir y controlar la contaminación resultantes de esas operaciones. Las directrices generales establecidas por el PNUMA en 1982 para las actividades de minería y de perforación cerca de la costa podrían servir como base para este propósito. Dado que hay sólo un acuerdo regional sobre esta cuestión, deben hacerse esfuerzos en otras regiones, además de los esfuerzos a nivel mundial.

G. Responsabilidad por los daños resultantes de la contaminación

130. Es menester 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 desarrollar más las normas internacionales sobre cuestiones tales como los criterios y los procedimientos para la determinación de la

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 adecuadas, incluidos los seguros obligatorios o los fondos de compensación.

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 internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el derecho internacional, así como la cuestión de la responsabilidad con respecto a los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación.

132. Se han hecho algunos progresos en la esfera de la responsabilidad civil y la indemnización por daños ambientales. Pero los tratados aprobados hasta el momento se limitan a las esferas del transporte marítimo de petróleo y materiales nucleares, así como de la contaminación resultante de actividades en el fondo del mar. No se han preparado instrumentos relativos a otros tipos de contaminación, aunque la OMI está trabajando actualmente en una posible convención sobre responsabilidad e indemnización por daños causados por el transporte de sustancias peligrosas y nocivas por mar. Además, en las esferas ya cubiertas, sigue habiendo cuestiones sin resolver, en particular en cuanto a la adecuación de los fondos de compensación y a la dificultad de cuantificar los daños al medio ambiente por los métodos jurídicos tradicionales 36/.

#### H. Aplicación de las leyes sobre contaminación

133. En lo que hace a la cuestión del cumplimiento de las leyes y reglamentaciones encaminadas a proteger y conservar el medio marino, la Convención es notable en cuanto impone un deber de hacerlas cumplir cualquiera sea la fuente de la contaminación. El fortalecimiento de la jurisdicción de los Estados ribereños y portuarios en lo que hace al cumplimiento de la Convención ofrecería sin duda mayores posibilidades, en particular para el cumplimiento de las normas con respecto a la contaminación causada por embarcaciones. El memorando de entendimiento entre los Estados europeos sobre el control por parte de los Estados portuarios es un adelanto importante a este respecto, en particular en lo que se refiere a sus procedimientos de inspección e información.

134. Sin embargo, sigue habiendo problemas en cuanto a la adecuación de las capacidades nacionales para obtener los datos necesarios y vigilar el cumplimiento de las leyes y reglamentaciones. Esos problemas podrían aumentar en virtud de la Convención con la ampliación considerable de las zonas bajo jurisdicción del Estado ribereño. El PNUMA, el Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del Mar (GEACCM), la Comisión Oceanográfica Internacional y el Organismo Internacional de Energía Atómica han hecho algunos esfuerzos para mejorar esas capacidades, pero se necesita con urgencia reforzar la cooperación internacional en esta esfera. Es preciso también adecuar o actualizar los sistemas jurídicos nacionales a fin de hacer frente de manera más eficaz y eficiente a las violaciones de las reglamentaciones sobre el medio ambiente. Es necesario también fortalecer la cooperación internacional y los arreglos de reciprocidad entre Estados para facilitar y agilizar las actuaciones judiciales.

I. Aumento de la adhesión a los instrumentos existentes

135. Como se desprende claramente de los datos que acompañan a la lista de los 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 Humano, véase publicación de las Naciones Unidas, número de venta S.73.II.A.14.

3/ Esta definición de desarrollo sostenible figura en el informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo (A/42/427, anexo, cap. 2, párr. 1).

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

5/ Ibid., vol. 499, No. 7302, pág. 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/ International Legal Materials, vol. 15, pág. 290.

8/ ST/LEG/SER.B/18, págs. 518-547.

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

10/ Ibid., vol. 882, No. 11793, pág. 311.

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 VI; el Convenio de Abidján, artículo 7; el Convenio de Lima, artículos 3 5) y 4 a) i); el Convenio de Jiddah, artículo VI; el Convenio de Cartagena, artículo 7; el Convenio de Nairobi, artículo 7, y el Convenio de Noumea, artículo 7.

15/ Se trata del Acuerdo de Bonn de 1969; el Acuerdo de Copenhague; el Convenio de Estocolmo; el Protocolo de 1978 (del Convenio de Kuwait) relativo a la cooperación regional para combatir en situaciones de emergencia la contaminación causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales; el Acuerdo de 1981 sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico 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 para combatir los derrames de hidrocarburos en la región del Gran Caribe; el Acuerdo de Bonn de 1983; el Protocolo de 1985 (del Convenio de Nairobi) relativo a la cooperación en la lucha contra la contaminación marina en casos de emergencia en la región oriental del Africa y el Protocolo de 1986 (del Convenio de Noumea) relativo a la cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación en la región del Pacífico sur.

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 8; el Protocolo de 1985 (del Convenio de Nairobi) relativo a zonas protegidas y a la fauna y flora silvestres de la región del Africa oriental, artículo 10 g), y el Convenio de Noumea, artículo 8.

17/ ST/LEG/SER.B/16, págs. 457 a 463.

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

19/ International Legal Materials, vol. 15, pág. 300.

Notas (continuación)

20/ Estos son los artículos 2 y 9 y los anexos V y VI del Convenio de Helsinki; el artículo 5 del Convenio de Barcelona; el artículo V del Convenio de Kuwait; el artículo 6 del Convenio de Abidján; el artículo 4 a) iii) de la Convención de Lima; el artículo V del Convenio 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 Africa oriental, y el artículo 10 del Convenio de Noumea.

21/ Naciones Unidas, Treaty Series, vol. 1050, No. 15824, pág. 16.

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.

30/ Estos son el Convenio de Barcelona, artículo 12; el Convenio de Kuwait, artículo XIII; el Convenio de Abidján, artículo 15; el Convenio de Lima, artículo 11; el Convenio de Jiddah, artículo XIII; el Convenio de Cartagena, artículo 14; el Convenio de Nairobi, artículo 15; y el Convenio de Noumea, 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 GEACCM. El último de esos estudios se realizó hace diez años, y desde entonces la cantidad de publicaciones científicas sobre la contaminación marina ha aumentado por lo menos en un 50%; han mejorado las técnicas de análisis; han progresado enormemente los sistemas de medición oceánica (desde satélites, boyas flotantes y fijas, y buques); se han creado nuevas técnicas para el control de los procesos y la reducción de la contaminación; y se han introducido nuevas normas y reglas internacionales y nacionales. Se han producido, como era inevitable, algunas modificaciones en las prioridades ambientales.

Notas (continuación)

33/ Se están realizando estudios, a cargo de miembros del GEACCM y de la OMS, así como en relación con el Programa de Mares Regionales del PNUMA, sobre 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 estudio detallado sobre esta materia ha sido publicado como informe del GEACCM con el título de Atmospheric input of trace species to the world oceans. El estudio indica que la atmósfera supera a los ríos como fuente de contaminación por muchos microelementos metálicos disueltos y por mayoría de las especies orgánicas sintéticas. La contaminación de los océanos procedente de la atmósfera representa el 90% de la contaminación total procedente de la atmósfera y de los ríos. La contaminación de compuestos de nitrógeno procedente de la atmósfera también es superior a la procedente de los ríos.

34/ Publicación del PNUMA - Environmental Law Guidelines and Principles No. 7. Reproducida en Annual Review of Ocean Affairs, vols. I y II (1985-1987), págs. 655 a 674.

35/ La OMS ha estado trabajando en la preparación de un anexo técnico de ese tipo, que se adjuntará al Protocolo para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre.

36/ Cabe señalar que el grupo especial de expertos jurídicos sobre vertimientos de la Organización Marítima Intergubernamental ha estado considerando el desarrollo de procedimientos para evaluar la responsabilidad con respecto a los daños causados al medio ambiente por los vertimientos en el mar. Se espera que el Grupo de Expertos Intergubernamentales sobre Eliminación de Desechos Radiactivos en el Mar de la Convención de Londres por vertimientos estudie los posibles procedimientos para establecer la responsabilidad y las indemnizaciones por pérdidas o daños ocasionados por vertimientos de desechos radiactivos.

37/ Véase A/42/427, anexo, cap. 10, párr. 55.

Anexo

TRATADOS MULTILATERALES RELATIVOS A LA PROTECCION Y  
LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

(Recopilados hasta el 1° de julio de 1989)

I. INSTRUMENTOS MUNDIALES

1. Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, Londres, 12 de mayo de 1954. Entrada en vigor: 26 de julio de 1958. Número de partes: 70 a/.

Enmiendas:

Enmiendas de 1962. Entrada en vigor: 18 de mayo de 1967 (arts. I a X, XVI y XVIII, y anexos A y B al Convenio) y 28 de junio de 1967 (art. XIV).

Enmiendas de 1969. 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 mayo 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: 1° de septiembre de 1965. 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 sobre líneas de carga, Londres, 5 de abril de 1966. Entrada en vigor: 21 de julio de 1968. Número de partes: 114.  
  
Enmiendas:  
  
Enmienda de 1971. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 48 aceptaciones, y se necesitan 76 para su entrada en vigor).  
  
Enmienda de 1975. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 43 aceptaciones, y se necesitan 76 para su entrada en vigor).  
  
Enmienda de 1979. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 40 aceptaciones, y se necesitan 76 para su entrada en vigor).  
  
Enmienda de 1983. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 42 aceptaciones, y se necesitan 76 para su entrada en vigor).
- 7.1 Protocolo de 1988 relativo a la Convención internacional sobre líneas de carga concertada el 5 de abril de 1966, Londres, 11 de noviembre de 1988. Aún no ha entrado en vigor.
8. Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, Bruselas, 29 de noviembre de 1969. Entrada en vigor: 19 de junio de 1975. Número de 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 responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, Londres, 25 de mayo de 1984. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 13 firmas, tres ratificaciones y dos adhesiones, y se necesitan 10 ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor).
9. Convenio internacional relativo a la intervención en la alta mar en los casos de accidente de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 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 distintas de los hidrocarburos, Londres, 2 de noviembre de 1973. Entrada en vigor: 30 de marzo de 1983. Número de partes: 23.
10. Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, Londres, 6 de octubre de 1971. 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. Entrada en vigor: 15 de julio de 1975. Número de partes: 11.
12. Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, Bruselas, 18 de diciembre de 1971. Entrada en vigor: 16 octubre de 1978. Número de partes: 40.
  - 12.1 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 tres firmas, tres ratificaciones, 10 adhesiones y una aceptación, que representan cerca de las dos terceras partes de la cantidad total del petróleo producido que se necesita para su entrada en vigor).
  - 12.2 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 12 firmas, una ratificación y una aprobación, y se necesitan ocho ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor).
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: 1° de junio de 1983

Enmienda de 1987. Entrada en vigor: 19 de noviembre de 1989

15. Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, Ginebra, 2 de diciembre de 1972. Entrada en vigor: 6 de septiembre de 1977. Número de partes: 48.

Enmiendas:

Enmiendas de 1981. Entrada en vigor: 1° de diciembre de 1981

Enmiendas de 1983. Entrada en vigor: 1° de enero de 1984

16. Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, Londres, Ciudad de México, Moscú y Washington, D.C., 29 de diciembre de 1972. Entrada en vigor: 30 de agosto de 1975. Número de partes: 63.

Enmiendas:

Enmiendas de 1978 al Convenio (controversias). Aún no han entrado en vigor (se han depositado 12 aceptaciones, y se necesitan 42 para su entrada 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 a los Anexos. Entrada en vigor: 11 de marzo de 1981 (para todas las partes en el Convenio, salvo el Japón y la República Federal de Alemania).

17. Protocolo sobre los requisitos de espacio de los buques de pasaje que prestan servicios especiales, Londres, 13 de julio de 1973. Entrada en vigor: 2 de junio de 1977. Número de partes: 12.
18. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, Londres, 2 de noviembre de 1973 (con las modificaciones introducidas por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio).
- 18.1 Protocolo relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, Londres, 17 de febrero de 1978. El Protocolo entró en vigor el 2 de octubre de 1983; el anexo I, el 2 de octubre de 1983; el anexo II, el 6 de abril de 1987, y el anexo V, el 31 de diciembre de 1988. Número de partes: 54 (36 Estados aceptaron el anexo opcional III; 32 Estados, el anexo opcional IV, y 38 Estados, el anexo opcional V).

Enmiendas:

Enmiendas de 1984. Entrada en vigor: 7 de enero de 1986

Enmiendas de 1985 (Protocolo I). Entrada en vigor: 6 de abril de 1987

Enmiendas de 1987 (Anexo I). Entrada en vigor: 1° de abril de 1989

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, 1° de noviembre de 1974. Entrada en vigor: 25 de mayo de 1980. Número de partes: 104.

Enmiendas:

Enmiendas de 1981. Entrada en vigor: 1° de septiembre de 1984

Enmiendas de 1983. Entrada en vigor: 1° de julio de 1986

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 1989

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 febrero de 1990)

- 20.1 Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, Londres, 17 de febrero de 1978. Entrada en vigor: 1° de mayo de 1981. Número de partes: 69.

Enmiendas:

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

Enmiendas de 1988 (Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos). Aún no han entrado en vigor (entrarán en vigor el 1° de febrero de 1990)

- 20.2 Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Londres, 11 de noviembre de 1988. Aún no ha entrado en vigor.
21. Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, Londres, 19 de noviembre de 1976. Entrada en vigor: 1° de diciembre de 1986. Número de partes: 16.
22. Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, Torremolinos, 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 cuya flota de buques pesqueros represente en conjunto por lo menos el 50% de la flota mundial de buques pesqueros de un mínimo de 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. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, 10 de diciembre de 1982. Aún no ha entrado en vigor (se han depositado 159 firmas y 40 ratificaciones, y se necesitan 60 ratificaciones o adhesiones 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 necesitan 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.
27. Convención sobre Asistencia en Caso de Accidente Nuclear o Emergencia Radiológica, Viena, 26 de septiembre de 1986. Entrada en vigor: 26 de febrero de 1987. Número de partes: 32.
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 transfronterizo de desechos peligrosos y su vertimiento, Basilea, 22 de marzo de 1989. Aún no ha entrado en vigor (abierta a la firma hasta el 22 de marzo de 1990).
30. Convenio internacional sobre salvamento, Londres, 28 de abril de 1989. Aún no ha entrado en vigor (abierto a la firma hasta el 30 de junio de 1990).

## II. INSTRUMENTOS REGIONALES

1. 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: 1° de abril de 1968. Número de partes: 10. Región: territorios metropolitanos de los miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.
  - 1.1 Protocolo por el que se enmienda la Convención sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, concertada el 29 de julio de 1960, París, 16 de noviembre de 1982. Entrada en vigor: 7 de octubre de 1988. 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 1963. Entrada en vigor: 4 de diciembre de 1974. Número de partes: 10. Región: territorios metropolitanos de los miembros 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 1969. Entrada en vigor: 9 de agosto de 1969. Número de partes: 6. Región: Mar del Norte.

4. Convenio sobre la conservación de los recursos vivos del Atlántico sudoriental, Roma, 23 de octubre de 1969. Entrada en vigor: 24 de octubre de 1971. Número de partes: 18. Región: Atlántico sudoriental.
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. Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, Oslo, 15 de febrero de 1972. Entrada en vigor: 7 de abril de 1974. 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, 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 vertidos desde buques y aeronaves, 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 para la protección del entorno marino en la zona del Mar Báltico, Helsinki, 22 de marzo de 1974. Entrada en vigor: 3 de mayo de 1980. Número de partes: 7. Región: Mar Báltico.
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 causada por vertidos desde buques y aeronaves, Barcelona, 16 de febrero de 1976. 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 origen terrestre, Atenas, 17 de mayo de 1980. Entrada en vigor: 17 de junio de 1983. Número de partes: 11.
- 11.4 Protocolo relativo a zonas especialmente protegidas del Mar Mediterráneo, Ginebra, 3 de abril de 1982. Entrada en vigor: 23 de marzo de 1986. Número de partes: 9.
12. Convenio sobre la conservación de la naturaleza en el Pacífico sur, Apia, 12 de junio de 1976. 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, 1° 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 36° 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: 1° de julio de 1979. Número de partes: 8. Región: Golfo Pérsico y Golfo de Omán.
- 14.1 Protocolo relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia, Kuwait, 24 de abril de 1978. Entrada en vigor: 1° de julio de 1979. Número de partes: 8.
- 14.2 Protocolo relativo a la contaminación marina resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, Kuwait, 29 de marzo de 1989. Aún no ha entrado en vigor (se necesitan cinco ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor).
15. Convención sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia, Ginebra, 13 de noviembre de 1979. Entrada en vigor: 16 de marzo de 1983. Número de partes: 32. Región: Estados miembros de la Comisión Económica para Europa.
16. Convenio sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África occidental y central, 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 de 1984. Número de partes: 7.

17. Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico sudeste, Lima, 12 de noviembre de 1981. Entrada en vigor: 19 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 Gran Caribe, Cartagena, 24 de marzo de 1983. Entrada en vigor: 11 de octubre de 1986. Número de partes: 15. Región: Gran Caribe.
  - 20.1 Protocolo de la cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos en la región del Gran Caribe, Cartagena, 24 de marzo de 1983. Entrada en vigor: 11 de octubre de 1986. Número de partes: 15.
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 1983. Aún no ha entrado en vigor. Región: Mar del Norte.
22. Convenio para la protección, ordenación y desarrollo del medio marino y de las zonas costeras de la región del Africa oriental, Nairobi, 21 de junio de 1985. Aún no ha entrado en vigor (10 signatarios; se necesitan seis ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor). Región: Africa oriental.
  - 22.1 Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del Africa oriental, Nairobi, 21 de junio de 1985. Aún 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 de emergencia en la región del Africa oriental, Nairobi, 21 de junio de 1985. Aún no ha entrado en vigor (10 signatarios; se necesitan seis ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor).
23. Convenio para la protección y el desarrollo de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico sur, Noumea, 25 de noviembre de 1986. Aún no ha entrado en vigor (27 signatarios; se necesitan 10 ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor). Región: Pacífico sur.
- 23.1 Protocolo para prevenir la contaminación por vertimiento en la región del Pacífico meridional, Noumea, 25 de noviembre de 1986. Aún no ha entrado en vigor (27 signatarios; se necesitan cinco ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor).
- 23.2 Protocolo relativo a la cooperación para combatir, en situaciones de emergencia, la contaminación marina en la región del Pacífico meridional, Noumea, 25 de noviembre de 1986. Aún no ha entrado en vigor (27 signatarios; se necesitan cinco ratificaciones o adhesiones para su entrada en vigor).

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 1° de diciembre de 1986, por el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, según lo convenido por los Estados partes en dicha Convención.

c/ Estos Reglamentos han sido derogados, con efecto a partir del 15 de julio de 1977, por los Reglamentos anexos al Convenio de 1972, sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, según lo convenido por los Estados partes en dichos Reglamentos.

d/ El Protocolo entró en vigor el 1° de septiembre de 1989, con 13 Estados partes, después de la preparación de la lista que figura en este anexo.

-----



Asamblea General

Distr.  
GENERAL

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

Protección y preservación del medio marino

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 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 más frecuente de métodos de pesca indiscriminados, 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 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 20° Foro del Pacífico Meridional, celebrado el 10 y 11 de julio de 1989 (véase A/44/463, anexo),

refleja la repercusión de las novedades ocurridas 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 junio de 1989, y el 8 de septiembre de 1989 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) concluyó el 25 de agosto de 1989 un acuerdo sobre pesca de arrastre con las autoridades locales.

4. Página 33, párrafo 129, tercera frase

La frase debe decir:

En consecuencia, podría ser útil estudiar la posibilidad de establecer directrices concretas para prevenir, reducir y controlar la contaminación resultante de esas operaciones.

-----