



CEPAL

Naciones Unidas



PNUMA

Distr.

RESERVADA

E/CEPAL/PROY.3/L.INF.15

25 de octubre de 1979

ESPAÑOL

Original: inglés

Reunion de Expertos Designados  
por Gobiernos para revisar el Borrador  
del Plan de Accion para  
la Region del Gran Caribe

Caracas, Venezuela

28 de enero - 1 de febrero 1980



## **Examen de los Convenios Internacionales relevantes a la protección ambiental de la Región del Gran Caribe**

**PNUMA/CEPAL**

**1979**

El presente documento ha sido preparado como contribución al proyecto mixto PNUMA/CEPAL sobre el Medio Ambiente del Caribe (FP-1000-77-01). Las opiniones en él expuestas no son necesariamente las del PNUMA o la CEPAL.

Lista de los convenios internacionales examinados en  
el presente informe

	<u>Párrafos</u>
Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (1954)	7 - 17
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973)	18 - 34
Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1960 y 1972)	35 - 36
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1960)	37 - 38
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) y el Protocolo de 1978	39
Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en los Casos de Accidente de Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (1969)	40 - 41
Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos (1973)	42
Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (1969)	43 - 44
Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (1971)	45 - 46
Convención sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares (1962)	47
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (1971)	47
Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de altura (1957)	48
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (1976)	48

	<u>Párrafos</u>
Convención sobre la Alta Mar (1958)	49 - 50 60 - 61
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972)	51 - 58
Convención sobre la Plataforma Continental (1958)	62 - 63
Tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua (1963)	64 - 66
Tratado sobre prohibición de emplazar armas nucleares y otras armas de destrucción en masa en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo (1971)	67 - 68
Convención sobre la prohibición de utilizar técnicas de modifi- cación ambiental con fines militares u otros fines hostiles (1976)	69 - 70
Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y toxínicas y sobre su destrucción (1972)	71 - 72
Convención internacional de la pesca de la ballena (1946)	73 - 76
Convención internacional de protección fitosanitaria (1951)	77 - 80
Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar (1958)	81 - 85
Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (1966)	86 - 88
Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (1973)	89 - 93
Convención sobre la Conservación de Especies Migratorias de Animales Silvestres (1979)	94 - 97
Comisión de Pesca para el Atlántico Centro-occidental (1979)	98 - 100
Asociación para el Caribe y Regiones Adyacentes de la Comisión Oceanográfica Internacional (IOCARIBE) (1975)	101 - 105

	<u>Párrafos</u>
Convención para la protección de la flora, de la fauna y de las bellezas escénicas naturales de los países de América (1940)	106 - 108
Convención sobre las Zonas Pantanosas de Importancia Internacional, especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (1971)	109 - 111
Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural (1972)	112 - 116
Convención sobre la protección del patrimonio arqueológico, histórico y artístico de las naciones americanas (1976)	117 - 122

1910

1

1910

1910

1910

1910

1910

1910

1910

1910

1910

1910

1910

1910

## PROLOGO

De conformidad con la resolución 2997 (XXVII) de la Asamblea General, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se estableció "como punto central para las actividades relacionadas con el medio ambiente y para la coordinación en esa esfera dentro del sistema de las Naciones Unidas". El Consejo de Administración del PNUMA definió esas actividades relacionadas con el medio ambiente señalando que constituyen un enfoque amplio y transectorial de los problemas ambientales, y que deben abarcar no sólo las consecuencias sino también las causas de la degradación del medio ambiente.

El Consejo de Administración del PNUMA ha designado los "Océanos" como zona prioritaria en la que habrá de concentrar sus esfuerzos para cumplir su función de catalizador. A fin de hacer frente a la complejidad de los problemas ambientales de los océanos de modo integrado se ha adoptado un enfoque regional, del que es buen ejemplo el Programa de Mares Regionales.

Aunque los problemas ambientales de los océanos tienen alcance mundial, parece más realista buscarles solución mediante un enfoque regional. Al adoptar el enfoque regional, el PNUMA estimó que podría centrarse en problemas específicos de alta prioridad para los Estados de una región determinada, y así responder con mayor rapidez a las necesidades de los Gobiernos y ayudar a éstos a movilizar más plenamente sus propios recursos nacionales. Se estimó que la iniciación de actividades de interés común para Estados ribereños sobre una base regional proporcionaría, a la larga, la base para abordar eficazmente los problemas ambientales de los océanos en conjunto.

El Programa de Mares Regionales tiene dos elementos fundamentales:

- a) Cooperación con los Gobiernos de las regiones. Como todo programa regional está encaminado a beneficiar a los Estados de la región, se alienta a los Gobiernos a que participen desde el principio en la formulación y aceptación del programa. Tras la aceptación, el programa aprobado se lleva a cabo por instituciones nacionales que designan los Gobiernos respectivos.
- b) Coordinación de la labor técnica por mediación del sistema de las Naciones Unidas. Aunque la aplicación de los programas regionales está a cargo principalmente de instituciones designadas por los Gobiernos, se pide a un gran número de organismos especializados de las Naciones Unidas que presten ayuda a esas instituciones nacionales. El PNUMA actúa como coordinador general, aunque en algunos casos esa función se limita a la etapa inicial de las actividades. Así, pues, el programa se beneficia del apoyo y la experiencia de todo el sistema de las Naciones Unidas.

Los componentes de un programa regional se esbozan en un "Plan de Acción" que los Gobiernos aprueban oficialmente antes de que el programa entre en la etapa operacional.

Cada plan de acción consta de tres elementos ordinarios, según decisión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (Estocolmo, 5 a 18 de junio de 1972), que el Consejo de Administración del PNUMA hizo suya en reuniones ulteriores. Son los siguientes:

- i) Evaluación del medio ambiente. La evaluación de las causas, magnitud y consecuencia de los problemas ambientales es una actividad fundamental que proporciona la base para prestar asistencia a los encargados de la formulación de políticas en los países para la ordenación de sus recursos naturales de manera eficaz y continua.
- ii) Ordenación del medio ambiente. En este elemento entra una amplia gama de actividades que exigen la cooperación regional: explotación racional de los recursos vivos, utilización de los recursos energéticos renovables, ordenación de los recursos hídricos, preparación para casos de desastres y cooperación en casos de emergencia, etc. Las convenciones regionales, elaboradas por protocolos técnicos específicos, proporcionan de ordinario el marco jurídico para el plan de acción y en muchas regiones han demostrado ser un excelente instrumento en manos de los encargados de la ordenación ambiental.
- iii) Medidas de apoyo. Las instituciones nacionales constituyen la base institucional para la aplicación del plan de acción. Cuando es necesario, se les proporciona asistencia técnica y capacitación en gran escala, a fin de que puedan participar plenamente en el programa. Cuando es oportuno, se utilizan mecanismos de coordinación mundiales o regionales existentes. Ahora bien, si los Gobiernos lo estiman necesario pueden crear mecanismos regionales específicos. Se estimula la concienciación del público respecto de los problemas ambientales como medida de apoyo indispensable para el plan de acción. En un principio el PNUMA y otras organizaciones internacionales y regionales proporcionan apoyo financiero, pero, a medida que se desarrolla el programa, se espera que los Gobiernos de la Región asuman una creciente responsabilidad financiera.

Actualmente hay ocho mares regionales para los que se están ejecutando, o están en preparación, planes de acción: el Mediterráneo (cuyo Plan de Acción se aprobó en 1975), el Mar Rojo (aprobado en 1976), la Región del Plan de Acción de Kuwait (aprobado en 1978), la Región de Africa Occidental (en preparación y cuya aprobación se espera para 1981), los Mares de Asia Oriental (en preparación y cuya aprobación se espera para 1980), el Pacífico Sudoriental (en preparación y cuya aprobación se espera para 1980), el Pacífico Sudoccidental (en preparación y cuya aprobación se espera para 1981) y la Región del Gran Caribe (en preparación y cuya aprobación se espera para 1980).

Este documento ha sido preparado por el Centro de Actividad del Programa de Mares Regionales del PNUMA como contribución al desarrollo del plan de acción para la Región del Gran Caribe.



## INTRODUCCION

1. El número de acuerdos internacionales cuya finalidad es la protección y ordenación racional del medio ambiente ha aumentado sensiblemente, a medida que se ha ido despertando el interés de los gobiernos y los ciudadanos por las cuestiones ambientales. En particular, el control de la contaminación del mar y la explotación racional de los recursos marinos y litorales han sido objeto de varios convenios mundiales o regionales.
2. El objetivo del presente documento es examinar brevemente las disposiciones de los convenios y convenciones internacionales vigentes que se refieren total o parcialmente a la protección y ordenación del medio marino y litoral. Con respecto a cada acuerdo examinado, se ha indicado la participación de los Estados interesados en el Programa Ambiental del Caribe como partes contratantes de ese acuerdo.
3. El material informativo utilizado para preparar el presente informe se obtuvo de fuentes primarias y secundarias publicadas y a disposición del Centro de actividades del programa de mares regionales del PNUMA. Merecen especial mención, en particular, la publicación de FAO/PNUMA relativa a los aspectos jurídicos de la protección del medio marino en el Golfo de Guinea y zonas costeras adyacentes, la publicación de la OCMI sobre el estado de las convenciones e instrumentos multilaterales con respecto a los cuales la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental o su Secretario General cumple funciones de depositario o de otra índole, y la publicación del PNUMA titulada "Registro de los Protocolos y Convenciones Internacionales en la Esfera del Medio Ambiente".
4. Se han recibido también valiosas contribuciones y comentarios de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN).

## CONTAMINACION POR LOS BUQUES

5. Las normas de derecho internacional relativas a la contaminación por los buques tratan principalmente de los siguientes aspectos del problema:
  - a) contaminación resultante de las actividades normales de navegación;
  - b) contaminación debida a accidentes marítimos; y
  - c) responsabilidad por los daños causados por la contaminación e indemnización de esos daños.
6. A continuación se examinan los acuerdos internacionales que tratan de estas cuestiones. Conviene señalar que todos los acuerdos citados en esta sección se

han concertado con los auspicios de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de promover la seguridad en el mar y de eliminar la contaminación del mar por los buques.

#### El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos

7. El primer acuerdo internacional relativo a la prevención de la contaminación causada por actividades normales de navegación fue el Convenio de Londres de 1954 sobre la contaminación debida a los hidrocarburos. El texto fue modificado posteriormente en 1962, 1969 y 1971. Las modificaciones de 1962 entraron en vigor en mayo de 1967 y las de 1969, en enero de 1978.
8. El Convenio de 1954, incluidas las modificaciones de 1962 y 1969, ha sido aceptado por los siguientes Estados de la región del Caribe o relacionados con ella: Bahamas, Estados Unidos de América, Francia, México, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, República Dominicana, Suriname y Venezuela. La aplicación del Convenio se ha extendido a las Antillas Neerlandesas, Puerto Rico, la Zona del Canal y las Islas Vírgenes. Bahamas y el Reino Unido han aceptado las modificaciones de 1971.
9. El Convenio de 1954 delimita ciertas zonas en las que está prohibida la descarga por los buques cisternas de hidrocarburos o mezclas impregnadas de hidrocarburos. A los efectos del Convenio, la expresión "mezclas impregnadas de hidrocarburos" significa todas las mezclas en las que la proporción de hidrocarburos sea igual o superior a cien partes de hidrocarburos por un millón de partes de mezcla (100 p.p.m.). La palabra "hidrocarburos" abarca el petróleo bruto, el petróleo combustible, el aceite pesado diésel y los aceites lubricantes. Las zonas prohibidas abarcan todas las zonas marinas que se encuentran dentro de las cincuenta millas de la tierra más cercana.
10. En principio, el Convenio se aplica a todos los buques de altura matriculados por un Estado contratante. No obstante, se exceptúan los buques pequeños (buques cisternas de menos de 150 toneladas y otros buques de menos de 500 toneladas), así como los buques utilizados para la pesca de la ballena, los buques que navegan por los Grandes Lagos de América del Norte y las naves y los buques utilizados temporalmente como auxiliares navales.
11. Se autorizan excepciones a estas prohibiciones en casos de necesidad para garantizar la seguridad del buque, salvar vidas humanas o impedir que se causen daños a la carga. No se pueden aplicar sanciones por la descarga de hidrocarburos debida a daños o escapes inevitables, si se han adoptado previamente todas las precauciones razonables. Por último, la descarga de ciertos residuos de lubricantes o de sustancias oleosas de los pantoques será tolerada cuando se han realizado lo más lejos de la tierra que sea posible.

12. Estas prohibiciones se complementan con varias medidas preventivas concretas. Los buques a los que se aplica el Convenio deberán estar equipados con maquinaria adecuada para evitar, hasta donde sea razonablemente posible, el escape del petróleo combustible o del aceite pesado diésel en los pantoques, y los gobiernos han de adoptar las medidas necesarias para establecer instalaciones adecuadas para la recogida de los desechos y mezclas impregnadas de hidrocarburos en sus puertos principales y en las terminales de carga de hidrocarburos. Por otro lado, los buques cisternas y todos los demás buques que utilicen petróleo como combustible deberán llevar un libro registro del petróleo en el que se inscribirá cada vez que se proceda a cargar o descargar hidrocarburos o mezclas impregnadas de hidrocarburos, y las operaciones como limpieza, puesta de lastre, descarga de agua de lastre y de las cisternas de combustible y descargas accidentales o de emergencia. Este registro podrá ser examinado por las autoridades competentes de cualquiera de los Estados contratantes cuando un buque al que se aplique el Convenio se encuentre en un puerto de su territorio.

13. Las sanciones por las transgresiones serán establecidas por legislación del Estado del pabellón del buque de que se trate, en la inteligencia de que las sanciones pecuniarias impuestas por un Estado por descargas prohibidas en la alta mar no serán menos severas que las que se exigirían por las mismas transgresiones en sus aguas territoriales. Los Estados contratantes deberán colaborar para averiguar el origen de las transgresiones. Todo gobierno que tenga conocimiento de una descarga en una zona prohibida deberá informar a las autoridades competentes del Estado del pabellón del buque considerado responsable y estas autoridades, si estiman que hay pruebas suficientes, deberán entablar un proceso contra el naviero o el capitán del buque. Toda controversia con respecto a la aplicación del Convenio deberá someterse a la Corte Internacional de Justicia, a petición de cualquiera de las partes, a menos que los litigantes convengan someterla a arbitraje.

14. Este régimen fue radicalmente cambiado por las modificaciones de 1969 del Convenio de 1954. Se adoptó un sistema de medidas de protección que se aplicará a todas las zonas marítimas. Las disposiciones relativas a las descargas permitidas fueron completamente revisadas y se basan en el volumen de hidrocarburos descargado en relación con la distancia media recorrida. Con respecto a los buques cisternas, se prohíben las descargas de hidrocarburos salvo cuando:

- i) el buque cisterna esté en movimiento;
- ii) la descarga no exceda de sesenta litros de hidrocarburos por milla;
- iii) la cantidad total de hidrocarburos descargada en un viaje en lastre no exceda de 1/15.000 de la capacidad total de carga;
- iv) el buque cisterna se encuentre a más de cincuenta millas de la tierra más cercana.

15. Las condiciones i), ii) y iv) se aplican también a los buques distintos de los buques cisternas. Por otro lado, para otros buques se estipula asimismo que el contenido de hidrocarburos de la descarga deberá ser inferior a cien partes por millón de partes de la mezcla.
16. Las disposiciones de 1969 autorizan la descarga de agua de lastre cuando no deja trazas visibles de hidrocarburo en un mar en calma. Las normas relativas a las sanciones por transgresiones no se han modificado en lo esencial.
17. Las modificaciones de 1971 son de carácter fundamentalmente técnico y tienen por finalidad establecer normas de seguridad aplicables a la construcción de nuevos buques cisternas a fin de minimizar el riesgo de escapes de hidrocarburos en caso de rotura de una cisterna a causa de un accidente.

#### Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973)

18. El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Londres, 1973) recoge las disposiciones del Convenio de 1954 y las extiende a un marco más general que abarca todas las formas de contaminación por los buques debida a las operaciones normales o a accidentes. El Convenio de 1954 deberá, por lo tanto, ser sustituido por el Convenio de 1973, cuando éste entre en vigor.
19. El Convenio de 1973 quedó abierto a la firma el 15 de enero de 1974 y entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial lo hayan ratificado. El 30 de junio de 1979 sólo cinco Estados habían pasado a ser Partes en el Convenio y ninguno de ellos era de la Región del Caribe.
20. El cuerpo del Convenio contiene disposiciones generales relativas a su ámbito de aplicación, los controles y el cumplimiento de las normas y reglas detalladas que se establecen en cinco anexos relativos al control de las descargas de diversas sustancias. Los anexos I y II se consideran "obligatorios" y partes integrantes del Convenio. Los otros tres anexos son facultativos.
21. En febrero de 1978 la Conferencia de la OCMI sobre seguridad de los buques cisternas y prevención de la contaminación adoptó un protocolo que forma parte integrante del Convenio y que contiene otras disposiciones con relación a la concepción y el equipo de esos buques.

#### Prevención de la contaminación por hidrocarburos (Anexo I del Convenio de 1973)

22. Las disposiciones del anexo I del Convenio de 1973 se aplicarán a todos los buques cisternas de 150 toneladas brutas o más y a todos los demás buques de 400 toneladas brutas o más, con excepción de los buques de guerra. Estas disposiciones se aplicarán igualmente a las plataformas fijas o flotantes.

23. Con el fin de reducir el peligro de contaminación ocasionado por las descargas normales, se prevé que los nuevos buques cisternas cuyo peso, cuando estén totalmente cargados, alcance las 70.000 TRB o más deberán estar equipados con cisternas de lastre separadas de las cisternas para el cargamento. Como todos los buques cisternas actuales, tendrán que estar también dotados de maquinaria para vigilar y controlar las descargas de hidrocarburos. Gracias a este método de registro de todas las descargas se podrá conocer el momento exacto (y, por consiguiente, el lugar) de la descarga, así como la cantidad de materia descargada y la proporción de hidrocarburos que contiene. Cuando la cantidad total de la mezcla y el porcentaje de hidrocarburos que contiene excedan de los niveles autorizados, el mecanismo de control detendrá automáticamente la descarga. Además, salvo en ciertos casos concretos, todos los buques a los que se aplica el Convenio tendrán que estar dotados de equipo de separación hidrocarburos-agua, de un sistema de filtrado de hidrocarburos, de cisternas para residuos y de dispositivos normales de conducción y bombeo.

24. Las condiciones que se aplican a las descargas en el mar de hidrocarburos y mezclas impregnadas de hidrocarburos son similares a las prescritas en las modificaciones de 1969 del Convenio de 1954. Se ha introducido un sistema de zonas especiales, en las que están absolutamente prohibidas todas las descargas. A los efectos del anexo I, las zonas especiales son el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo y los Golfos. Cuando se hallen en una zona especial, los buques tienen que retener a bordo todos los sedimentos o evacuaciones de hidrocarburos, el lastre sucio y las aguas con que se han lavado las cisternas hasta que pueda efectuarse la descarga en una instalación de recogida apropiada. Todos los Estados contratantes cuyas costas bordeen una zona especial tendrán la obligación de establecer instalaciones en las terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparación de buques dentro de la zona especial, que sean adecuadas para la recogida de lastre sucio, aguas utilizadas para lavar las cisternas y otros residuos y sustancias impregnadas de hidrocarburos.

25. Con arreglo al Convenio de 1954, todos los buques deben llevar un libro registro de hidrocarburos. La Administración del Estado del pabellón debe extender también a cada embarcación un certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, después de haber efectuado una inspección detallada para verificar que la estructura, el equipo, las instalaciones, los dispositivos y materiales del buque de que se trate se ajustan a las disposiciones del Convenio. Esta inspección deberá repetirse por lo menos una vez cada cinco años. Las autoridades competentes asumen la plena responsabilidad por el certificado, así como por la minuciosidad y eficacia de esas inspecciones.

Control de la contaminación por sustancias líquidas nocivas transportadas a granel  
(Anexo II del Convenio de 1973)

26. El anexo II regula el transporte a granel de sustancias líquidas nocivas y se aplica a todos los buques que las transportan, con excepción de los buques de

guerra y auxiliares. Las sustancias líquidas se clasifican en cuatro categorías por orden decreciente del peligro que representan para los recursos del mar, la salud humana y los demás usos legítimos del mar. Los buques cisternas destinados al transporte de estas sustancias están sujetos al mismo tipo de inspecciones que los buques cisternas que transportan hidrocarburos. Cada buque deberá recibir un certificado internacional de prevención de la contaminación en el que se indique que reúne las condiciones especificadas en el "Código relativo a la construcción y el equipo de los buques que transportan a granel productos químicos peligrosos", adoptado por la Asamblea de la OCMI.

27. La descarga de las sustancias incluidas en cualquiera de las cuatro categorías está, en principio, prohibida. Sin embargo, la prohibición no es absoluta. La descarga de mezclas que contengan residuos de sustancias líquidas nocivas está permitida a condición de que se respeten ciertas condiciones que tienen por objeto conseguir que se mantenga baja la cantidad total de sustancias nocivas descargadas y, sobre todo, que el carácter nocivo de las sustancias se suprima prácticamente gracias a una dilución suficiente. El buque debe estar siempre en movimiento; debe efectuar la descarga por debajo de la línea de flotación; debe encontrarse por lo menos a doce millas de la tierra más cercana y en aguas que tengan veinticinco metros de profundidad como mínimo. El volumen y la concentración autorizados de las sustancias tóxicas varía según la categoría del producto. Estas condiciones son más estrictas en las zonas designadas como especiales. A los efectos del anexo II, el Báltico y el mar Negro son considerados zonas especiales.

28. Cada Parte contratante tendrá la obligación de suministrar instalaciones para la recogida de los residuos y mezclas que contengan sustancias líquidas nocivas según las necesidades de los buques que utilicen sus puertos.

29. Cada buque deberá llevar un libro registro de los cargamentos en el que se inscribirán todas las operaciones de carga, transbordo y descarga de cargamentos de sustancias nocivas, así como la descarga normal o accidental de esas materias. Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes podrán examinar el libro registro de todo buque que se encuentre en sus puertos. Este procedimiento tiene por finalidad facilitar la aplicación de las prohibiciones mencionadas.

Prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas en cargas unitarias en contenedores, cisternas portátiles o vagones cisterna para el transporte por carretera o ferrocarril

(Anexo III del Convenio de 1973)

30. El anexo III del Convenio contiene reglas de carácter general, cuya aplicación detallada se deja al arbitrio de cada gobierno. Estipula, entre otras cosas, el principio de que quizá sea necesario prohibir el transporte de las sustancias muy peligrosas, o imponer la obligación de transportar esas sustancias únicamente en cantidades reducidas a bordo de un buque, y formula recomendaciones sobre las características esenciales de los envases y contenedores y de su estiba.

Prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques  
(Anexo IV del Convenio de 1973)

31. El anexo IV del Convenio estipula que los buques de más de 200 toneladas brutas o los buques autorizados a transportar más de diez personas deberán estar equipados con maquinaria para tratar, purificar o desinfectar las aguas sucias o disponer de una cisterna para almacenar esas aguas, así como de un sistema normalizado de conducción para evacuarlas en las instalaciones portuarias apropiadas. Previa una inspección completa, se podrá extender a estos buques un certificado internacional de prevención de la contaminación por las aguas sucias. Estas disposiciones tienen por objeto prohibir, en principio, todas las descargas de aguas sucias, al menos en las aguas litorales, salvo en caso de necesidad o fuerza mayor. No obstante, se autoriza la descarga de aguas sucias cuando se respetan ciertas condiciones. Si las aguas sucias han sido desinfectadas y pulverizadas, el buque podrá verterlas a un ritmo moderado mientras esté en movimiento a una distancia de más de cuatro millas de la tierra más cercana. Si han sido purificadas y tratadas de acuerdo con las normas oficiales, podrá descargarlas libremente.

Prevención de la contaminación por desechos de los buques  
(Anexo V del Convenio de 1973)

32. El anexo V del Convenio trata de reducir la descarga desde los buques de desechos domésticos como papel, botellas y latas. Prohíbe que se descarguen en cualquier punto objetos de plástico o fibras sintéticas. La eliminación de cajas y materiales para embalar y envolver no se podrá efectuar a menos de 25 millas marinas de la tierra más cercana, en lo que respecta a los materiales de sujeción, embalaje y revestimiento, y a menos de 12 millas marinas si se trata de residuos de alimentos y otros desperdicios, ni en zonas especiales.

33. Estas reglas se aplicarán a todos los buques, cualquiera que sea su tonelaje, con la excepción general de los buques de guerra. En cuanto a las plataformas de perforación, los materiales que se han extraído de los fondos marinos se podrán volver a tirar al mar, pero los desechos podrán eliminarse únicamente después de haber sido pulverizados o licuados.

Sanciones por violaciones del Convenio de 1973

34. Al igual que en el Convenio de 1954, se ha adoptado el principio de encomendar las facultades para imponer el cumplimiento al Estado del pabellón del buque de que se trate. Con todo, cualquier Estado contratante tiene el derecho de imponer sanciones por las transgresiones cometidas en aguas que están bajo su jurisdicción, incluso si el buque enarbola el pabellón de otra Parte contratante. Cuando la transgresión se haya cometido fuera de esas aguas o en un lugar que no se puede determinar, las facultades atribuidas al Estado ribereño serán más restringidas. En los puertos o terminales en general que se encuentren dentro de su jurisdicción,

las autoridades competentes podrán examinar los certificados que el buque que enarbole el pabellón del otro Estado está obligado a poseer. Si se pone de manifiesto que el buque inspeccionado no está en posesión de un certificado válido a bordo o si la condición del buque no corresponde a lo especificado en el certificado, el Estado ribereño podrá prohibir que el buque se haga a la mar. Las autoridades competentes del Estado del puerto podrán también inspeccionar el buque para comprobar si se ha cometido una transgresión. Podrán asimismo examinar todos los documentos pertinentes en los que se inscriban las descargas y, en particular, todo el equipo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos. Estarán facultadas igualmente para comprobar si el buque está transportando desperdicios u otras materias que tiene intención de descargar en el mar o si esta operación se ha efectuado antes de su llegada. Si descubre que se ha cometido una transgresión, el Estado del puerto deberá reunir todas las pruebas e información existentes, de ser posible con la colaboración de los otros Estados contratantes, y las transmitirá a las autoridades competentes del Estado del pabellón del buque a fin de que pueda incoarse un procedimiento contra los presuntos transgresores. El Estado del pabellón deberá investigar el asunto y, si estima que las pruebas de que se dispone son suficientes, deberá hacer que se inicie ese procedimiento contra el transgresor lo antes posible. En cuanto a las sanciones, el Convenio se limita a indicar que deben ser suficientemente severas para disuadir de toda transgresión y que la severidad de la sanción será la misma dondequiera que se produzca la transgresión.

#### CONTAMINACION DEBIDA A ACCIDENTES DE NAVEGACION

##### Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1960 y 1972)

35. Este Reglamento establece normas básicas para evitar situaciones que puedan causar accidentes de navegación e incluye una disposición relativa al establecimiento de sistemas facultativos de separación de tráfico. Las normas establecidas en 1960 entraron en vigor en 1965. Fueron modificadas en 1972 por una Convención que entró en vigor en julio de 1977. Esta Convención estipula el establecimiento de sistemas de separación del tráfico obligatorios.

36. Hasta el 30 de junio de 1979 los Gobiernos de los Estados interesados en la región del Caribe que se mencionan a continuación habían convenido aceptar y aplicar el Reglamento de 1960: Bahamas, Barbados, Cuba, Estados Unidos de América, Francia, Jamaica, Países Bajos, Reino Unido, Suriname y Trinidad y Tabago. Bahamas, Estados Unidos de América, Francia, Jamaica, México, Países Bajos, Reino Unido, República Dominicana y Trinidad y Tabago son Partes en la Convención de 1972.

##### Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1960)

37. Este Convenio, que entró en vigor en 1965 y ha sido modificado varias veces, establece ciertas normas básicas relativas a la construcción, el equipo, la seguridad y el manejo, con inclusión de normas sobre las instalaciones de reacción



nuclear. Las autoridades nacionales competentes pondrán a disposición de las autoridades competentes de los Estados que tenga intención de visitar el buque certificados y una evaluación con respecto a su seguridad.

38. Entre las Partes contratantes figuran los siguientes países: Bahamas, Cuba, Estados Unidos de América, Francia, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, Trinidad y Tabago y Venezuela. La aplicación del Convenio se ha extendido a las Antillas Neerlandesas, las Islas Vírgenes y la Zona del Canal.

#### Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) y Protocolo de 1978

39. Este Convenio sustituirá, cuando entre en vigor, al Convenio del mismo título de 1960. Contiene unas normas técnicas más rígidas con respecto a la estructura y equipo de los buques, incluidos los de propulsión nuclear. El 30 de junio de 1979 Bahamas, Estados Unidos de América, Francia, México, Países Bajos, Panamá, Reino Unido y Trinidad y Tabago figuraban entre los Estados que han ratificado el Convenio. En febrero de 1978 se adoptó un Protocolo complementario del Convenio en la Conferencia de la OCHI relativa a la seguridad de los buques cisternas y a la prevención de la contaminación. El Protocolo exige que los buques cisternas de más de 10.000 toneladas dispongan de un equipo especial de navegación y estipula unas normas más estrictas con respecto a la inspección y los certificados.

#### Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en los Casos de Accidente de Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (1969)

40. En virtud de este Convenio, los Estados ribereños que afrontan un peligro grave e inminente para su litoral u otros intereses conexos causado por la contaminación o riesgo de contaminación del mar por hidrocarburos como resultado de un accidente marítimo, podrán tomar todas las medidas necesarias razonables en la alta mar para prevenir o atenuar ese peligro. El Convenio no se aplica a los buques de guerra ni a las instalaciones construidas en la plataforma continental. El Convenio prevé algunos trámites de notificación y consulta, aunque se podrá prescindir de ellos en casos de extrema urgencia. La severidad de las medidas de intervención deberá guardar proporción con el daño que haya sufrido o que corra el peligro de sufrir el Estado ribereño. De adoptarse medidas excesivas, podrá pedirse al Estado ribereño que pague una indemnización. Se estipula que las Partes están obligadas a someter cualquier controversia que pueda surgir entre ellas a un procedimiento de conciliación y arbitraje.

41. El Convenio entró en vigor en mayo de 1975. Hasta el 30 de junio de 1979 Bahamas, Cuba, Estados Unidos de América, Francia, México, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, República Dominicana y Suriname figuraban entre los Estados contratantes. La aplicación del Convenio se ha extendido a Puerto Rico, la Zona del Canal, las Islas Vírgenes y las Antillas Neerlandesas.

El Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos (1973)

42. Este Protocolo no ha entrado todavía en vigor y hasta el 30 de junio de 1979 ningún país ribereño del Caribe había pasado a ser parte en él. Extiende la aplicación de las disposiciones del Convenio de 1969 a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos que puedan causar graves daños. Esas sustancias se enumeran en un anexo del Protocolo y abarcan a los productos que ocasionan riesgos para la salud humana, dañan la fauna, la flora y los recursos vivos del medio marino, menoscaban sus alicientes recreativos o entorpecen los usos legítimos de las aguas del mar.

RESPONSABILIDAD POR LA CONTAMINACION CAUSADA POR LOS BUQUES E INDEMNIZACION DE LOS DAÑOS OCASIONADOS

Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (1969)

43. Este Convenio, que entró en vigor en junio de 1975, define al naviero como la persona responsable de todo eventual daño debido a la contaminación por hidrocarburos. El naviero es la persona a cuyo nombre está registrado el buque. La responsabilidad es estricta, en el sentido de que el naviero responde de toda contaminación resultante de cualquier escape o descarga de hidrocarburo de su buque, sin que sea necesario probar que ha habido culpa. El Convenio sólo se aplica a los petroleros y no a los demás buques mercantiles o de guerra. Se aplica exclusivamente al daño causado por contaminación que se produce en el territorio, incluidas las aguas territoriales, de un Estado contratante y a las medidas de protección que tienen por objeto prevenir o paliar ese daño. A fin de garantizar su solvencia, el naviero deberá contratar un seguro u ofrecer alguna otra garantía financiera cuya cuantía se fijará en el Acuerdo y variará en función del tonelaje del buque. Los aspectos financieros se revisaron en un protocolo adoptado en Londres en noviembre de 1976, que todavía no ha entrado en vigor.

44. Hasta el 30 de junio de 1979, entre las Partes en el Convenio figuraban los siguientes países: Bahamas, Francia, Países Bajos, Panamá, Reino Unido y República Dominicana. El Convenio se aplica también a las Islas Vírgenes británicas, Montserrat e Islas Turcos y Caicos.

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (1971)

45. Este Convenio tiene por objeto garantizar a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos una indemnización superior a la prevista en el Convenio de 1969. En particular, prevé el pago de una indemnización a las víctimas

cuando el naviero y su garante sean incapaces de cumplir sus obligaciones financieras. Crea un fondo internacional constituido esencialmente por las contribuciones pagadas por las partes contratantes que sean importadoras de hidrocarburos en proporción a las cantidades importadas. El Convenio entró en vigor en octubre de 1978. Las Bahamas, Francia y el Reino Unido han ratificado el Convenio. En la ratificación del Reino Unido se declara que ésta se extiende a las Islas Vírgenes británicas, Montserrat y las Islas del Turco y Caicos.

46. En noviembre de 1976 se adoptó un protocolo suplementario que trata de los aspectos financieros, pero aún no ha entrado en vigor.

#### Responsabilidad con respecto a los buques nucleares y a los materiales nucleares

47. La Convención sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, adoptada en Bruselas en 1962, establece la responsabilidad absoluta de los explotadores de buques nucleares, incluidos los buques de guerra y otros buques del Estado. El 1<sup>o</sup> de enero de 1978 la Convención no había entrado todavía en vigor. El propósito del Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares es poner fin a ciertos conflictos entre la responsabilidad de los navieros y las convenciones generales relativas a los daños causados por instalaciones nucleares. Entró en vigor en julio de 1975. Francia es una de las Partes contratantes.

#### Limitaciones de la responsabilidad de los navieros

48. El Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de altura, adoptado en Bruselas en 1957, limita la responsabilidad de los navieros por los daños causados por sus buques, cuando no hay culpa personal, a un máximo de 7 millones de dólares de los Estados Unidos. Aunque no se refiere a ellos específicamente, es aplicable a los daños causados por la contaminación. El Convenio entró en vigor en 1968. Se espera que termine por ser sustituido por el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, adoptado en Londres en noviembre de 1976, que elevó los límites de la responsabilidad y los extendió de los navieros a los salvadores. No obstante, según el artículo 3, la limitación no se aplicará a las reclamaciones por daños nucleares ni a las reclamaciones por daños causados por contaminación debida a hidrocarburos con el significado dado a éstos en el citado Convenio de 1969 sobre la responsabilidad o en cualquier enmienda o protocolo al mismo que esté en vigor.

CONTAMINACION POR VERTIMIENTOS DESDE BUQUES Y AERONAVES

La Convención sobre la Alta Mar (1958)

49. Esta Convención, que entró en vigor en 1962, impone a las Partes contratantes la obligación de adoptar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan haber dictado los organismos internacionales competentes. Con un carácter más general, las Partes contratantes están también obligadas a colaborar con los organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radioactivas o con otros agentes nocivos.

50. Hasta el 31 de diciembre de 1978, entre las Partes en la Convención figuraban Costa Rica, Estados Unidos de América, Guatemala, Haití, Jamaica, México, Países Bajos, Reino Unido, República Dominicana, Trinidad y Tabago y Venezuela.

El Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias

51. Las Partes Contratantes de este Convenio, que entró en vigor en agosto de 1975, se comprometen a adoptar todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar.

52. El Convenio define el vertimiento como toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, así como todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones. El vertimiento no incluye la evacuación en el mar resultante de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones.

53. Los desechos y otras materias se clasifican en tres categorías según la gravedad de los peligros que ocasionan. El vertimiento de los desechos de la primera categoría está, en principio, totalmente prohibido. Esta categoría comprende los compuestos orgánicos halogenados, el mercurio y el cadmio y sus compuestos, los plásticos y demás materiales sintéticos persistentes que puedan obstaculizar la pesca, la navegación u otras utilizaciones legítimas del mar, las sustancias de alto nivel radioactivo, los materiales producidos para la guerra química o biológica, y la mayor parte de los hidrocarburos.

54. El Convenio impone a los Estados Partes la obligación de adoptar ciertas precauciones para el vertimiento de las sustancias incluidas en la segunda categoría. El vertimiento de esas sustancias solamente se autorizará previa expedición de un permiso especial. Entre los desechos incluidos en esta segunda categoría figuran los que contienen cantidades considerables de arsénico, plomo, cobre, zinc, compuestos orgánicos de silicio, cianuros, fluoruros, pesticidas y materias radioactivas cuyo vertimiento no esté totalmente prohibido.

55. Para verter todos los demás desechos o materias se requiere la expedición previa de un permiso general.

56. Las citadas prohibiciones no se aplican a los buques de guerra y aeronaves militares. Tampoco se aplicarán cuando el vertimiento sea necesario para salvaguardar la seguridad de la vida humana o de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

57. El Convenio estipula que las Partes Contratantes que tengan un interés común en proteger el medio marino de una zona geográfica determinada se esforzarán en concertar acuerdos en el plano regional para la prevención de la contaminación por vertimiento, teniendo en cuenta los aspectos característicos de la región.

58. Hasta el 31 de diciembre de 1978 habían pasado a ser Partes en este Convenio Cuba, Estados Unidos de América, Francia, Guatemala, Haití, México, Países Bajos, Panamá, Reino Unido y República Dominicana.

#### CONTAMINACION DE ORIGEN TERRESTRE

59. Actualmente no existe ningún convenio general en el plano mundial para regular la inmersión de contaminantes de origen terrestre. Esta contaminación ha sido, en cambio, el tema central de varios acuerdos regionales y subregionales, como los referentes al mar Báltico y al nordeste del Atlántico.

#### CONTAMINACION CAUSADA POR LA EXPLORACION Y EXPLOTACION DE RECURSOS FUERA DE LA COSTA

##### La Convención sobre la Alta Mar (1958)

60. Esta Convención, que entró en vigor en 1962, estipula que todos los Estados están obligados a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías o producidos por la exploración y explotación del suelo y del subsuelo submarinos.

61. Hasta el 31 de diciembre de 1978 habían pasado a ser Partes en la Convención los siguientes países: Costa Rica, Estados Unidos de América, Guatemala, Haití, Jamaica, México, Países Bajos, Reino Unido, República Dominicana, Trinidad y Tabago y Venezuela.

#### La Convención sobre la Plataforma Continental (1958)

62. Esta Convención, que entró en vigor en 1964, se aplica a las zonas de la plataforma continental situadas fuera de los límites de las aguas territoriales. Define la plataforma continental como el lecho del mar, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas. Se prohíben, entre otras cosas, el entorpecimiento injustificado de la navegación, la pesca o la conservación de los recursos vivos del mar causado por la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales. Con arreglo a esta Convención, los Estados ribereños están obligados a adoptar, en las zonas de seguridad que se establezcan alrededor de las instalaciones que construyan en la plataforma continental, todas las medidas adecuadas para proteger los recursos vivos del mar contra agentes nocivos. Se prescriben también otras medidas preventivas, como la obligación de notificar la construcción de instalaciones, el establecimiento y mantenimiento de medios adecuados para señalar su presencia a los buques, el desmantelamiento de las instalaciones abandonadas o en desuso y la ubicación de las instalaciones en zonas suficientemente alejadas de las rutas marítimas ordinarias.

63. La Convención entró en vigor en junio de 1964. Hasta el 31 de diciembre de 1978 la habían ratificado Colombia, Costa Rica, Estados Unidos de América, Francia, Guatemala, Haití, Jamaica, México, Países Bajos, Reino Unido, República Dominicana, Trinidad y Tabago y Venezuela.

#### CONTAMINACION DEBIDA A ACTIVIDADES MILITARES

#### El Tratado por el que se prohíben los ensayos con armas nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo del agua (1963)

64. Los objetivos de este Tratado son llegar a un acuerdo sobre el desarme general y complejo bajo un estricto control internacional, poner fin a la carrera de armamentos y eliminar los incentivos para producir y ensayar todo tipo de armas.

65. El Tratado prohíbe todo tipo de ensayos con armas nucleares en la atmósfera, fuera de sus límites, incluido el espacio ultraterrestre, o debajo del agua, con inclusión de las aguas territoriales y el alta mar, así como en cualquier otro ambiente, si esos ensayos causan la aparición de residuos radioactivos fuera de los límites territoriales del Estado bajo cuya jurisdicción o control se realicen los ensayos.

66. El Tratado entró en vigor en octubre de 1963. Hasta el 31 de diciembre de 1978 eran Partes en él los siguientes países: Bahamas, Costa Rica, Estados Unidos de América, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, República Dominicana, Trinidad y Tabago y Venezuela.

El Tratado sobre prohibición de emplazar armas nucleares y otras armas de destrucción en masa en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo (1971)

67. Este Tratado prohíbe que se emplacen, en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, armas nucleares y otros tipos de armas de destrucción en masa, así como estructuras o instalaciones para lanzar, almacenar, ensayar o utilizar dichas armas. Se aplica sólo a zonas situadas fuera del límite de doce millas a que se refiere la Convención de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. Todo Estado Parte en el Tratado podrá verificar mediante observación las actividades de los demás Estados Partes en las zonas abarcadas por el Tratado.

68. El Tratado entró en vigor en mayo de 1972. Hasta el 31 de diciembre de 1978 lo había ratificado la República Dominicana.

La Convención sobre la prohibición de utilizar técnicas de modificación ambiental con fines militares u otros fines hostiles (1976)

69. Esta Convención, que entró en vigor en octubre de 1978, fue preparada por la Conferencia del Comité del Desarme de las Naciones Unidas y, conforme a la resolución 31/72 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, quedó abierta a la firma en Ginebra en 1977. Al mismo tiempo que fomenta la cooperación internacional en el empleo con fines pacíficos de las "técnicas de modificación ambiental" como se definen en el artículo II (que comprenden los cambios artificiales de la biótica, la litosfera, la hidrosfera y la atmósfera de la Tierra, o del espacio ultraterrestre, la Convención prohíbe la utilización de esas técnicas con fines militares u otros fines hostiles que tengan efectos vastos, duraderos o graves.

70. Cuba y el Reino Unido figuran entre las Partes en esta Convención.

Convención sobre la prohibición del desarrollo, la producción y el almacenamiento de armas bacteriológicas (biológicas) y tóxicas y sobre su destrucción

71. Esta Convención, que entró en vigor en marzo de 1975, se propone prevenir el desarrollo, la producción, el almacenamiento y la adquisición por los Estados Partes de armas biológicas. Las Partes en la Convención tienen asimismo la obligación de destruir todas las reservas acumuladas de esas armas y los vectores destinados a utilizarlas, adoptando las medidas necesarias para proteger a las poblaciones y el medio. Las Partes deberán proseguir las negociaciones con miras a lograr la prohibición efectiva de las armas químicas.

72. Hasta marzo de 1979 se habían adherido a esta Convención Barbados, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos de América, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Dominicana y Venezuela.

#### EXPLOTACION DE LOS RECURSOS VIVOS

##### Convención internacional de la pesca de la ballena (1946)

73. Los objetivos de esta Convención, adoptada en Washington en 1946, son los siguientes: proteger a todas las especies de ballenas de una pesca excesiva; salvaguardar para las futuras generaciones los grandes recursos naturales que representan las reservas de ballenas; y establecer un sistema internacional para regular la pesca de la ballena a fin de lograr la adecuada conservación y aumento de las reservas de ballenas.

74. La Convención estipula el establecimiento de una Comisión Internacional de la Ballena, que se encargará de promover la realización de estudios e investigaciones, recopilar y analizar datos estadísticos, y evaluar y difundir la información relativa a la pesca y las reservas de ballenas. La Comisión tiene que reunirse todos los años para adoptar disposiciones con respecto a la conservación y utilización de las reservas de ballenas, las especies protegidas y no protegidas, la apertura y cierre de las temporadas, las zonas abiertas y reservadas, los límites del tamaño de las especies, la pesca máxima y los tipos de aparejos y aparatos que se deben utilizar.

75. Como anexo de la Convención figura una lista de disposiciones detalladas relativas a la pesca de la ballena. Las Partes han de adoptar las debidas medidas para cumplir estas disposiciones y para comunicar a la Comisión cualquier infracción que se cometa.

76. La Convención entró en vigor en noviembre de 1948. Las disposiciones detalladas anexadas a la Convención se modificaron en junio de 1976 y entraron en vigor en octubre de 1977. Entre otros países son Partes en la Convención Estados Unidos de América, Francia, México, Países Bajos, Panamá y Reino Unido.

##### Convención internacional de protección fitosanitaria (1951)

77. Esta Convención fue adoptada en Roma en diciembre de 1951. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) asumió las funciones de depositaria. El objetivo de la Convención es promover la cooperación internacional para combatir las plagas y enfermedades de las plantas y prevenir la introducción y difusión de esas enfermedades a través de las fronteras nacionales. Aunque de acuerdo con la práctica actual la Convención no abarca las plantas marinas, en teoría podría abarcarlas y quizá así suceda en la práctica futura.



78. De acuerdo con la Convención, cada Gobierno contratante deberá establecer una organización oficial de protección fitosanitaria, encargada de:

- i) inspeccionar las tierras en las que se cultiven plantas que circulen en el tráfico internacional con el fin de señalar la existencia o la aparición de plagas y enfermedades de plantas;
- ii) expedir certificados referentes al estado sanitario y al origen de las partidas de plantas y productos vegetales; y
- iii) llevar a cabo investigaciones en el campo de la protección fitosanitaria.

79. Las Partes en la Convención se comprometen a reglamentar de manera estricta las importaciones y exportaciones de plantas y productos vegetales recurriendo, de ser necesario, a la prohibición, inspección o destrucción de determinadas remesas.

80. La Convención entró en vigor en abril de 1952. Entre sus Partes se cuentan los siguientes países: Barbados, Colombia, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos de América, Francia, Guatemala, Guyana, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, República Dominicana, Suriname, Trinidad y Tabago y Venezuela.

#### Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar (1958)

81. Esta Convención se adoptó en 1958 con el propósito de resolver, por medio de la cooperación internacional, los problemas que suscita la conservación de los recursos vivos de la alta mar, teniendo en consideración que el desarrollo de la técnica moderna en cuanto a los medios de explotación había expuesto a algunos de estos recursos al peligro de ser explotados en exceso.

82. Las Partes en la Convención tienen la obligación de adoptar, separada o conjuntamente, las medidas que, en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar. Esas medidas han de tener por objetivo el obtener un rendimiento óptimo constante de esos recursos, de manera que aumente hasta el máximo el abastecimiento de alimentos para el consumo humano.

83. La Convención reconoce que los Estados ribereños tienen un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte de la alta mar adyacente a su mar territorial. Todo Estado cuyos nacionales se dedican a la pesca en una zona cualquiera de la alta mar adyacente al mar territorial de un Estado ribereño deberá entablar negociaciones con ese Estado con objeto de adoptar de común acuerdo las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en esa zona. Si no se llega a un acuerdo respecto de esas medidas dentro de un plazo de seis meses, el Estado ribereño podrá adoptar medidas de conservación unilateralmente, a condición de que respondan a una

necesidad urgente, a la luz de los conocimientos que se tengan sobre la pesquería y de que no discriminen contra los pescadores extranjeros.

84. Las diferencias serán resueltas por una comisión especial compuesta de cinco miembros cuyas decisiones serán obligatorias para los Estados partes en la diferencia de que se trate (salvo que las partes convengan resolverlas mediante otro procedimiento pacífico).

85. La Convención entró en vigor en marzo de 1966. Entre los Estados contratantes figuran Colombia, Estados Unidos de América, Francia, Haití, Jamaica, México, Países Bajos, Reino Unido, República Dominicana, Trinidad y Tabago y Venezuela.

#### Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (1966)

86. Este Convenio se adoptó en mayo de 1966 en Río de Janeiro. La FAO asumió las funciones de depositario del Convenio. El propósito de este instrumento es mantener las poblaciones de atún y peces afines en el Océano Atlántico a niveles que permitan alcanzar un nivel máximo constante de pesca para su utilización como alimento y otros fines.

87. El Convenio se aplica a todas las aguas del Océano Atlántico y mares adyacentes. Estipula el establecimiento de una Comisión internacional para la conservación del atún del Atlántico, que se encarga de efectuar investigaciones con respecto a la abundancia, la ecología y la biometría del pez, la oceanografía de su medio ambiente y los efectos de los factores humanos y naturales sobre la población del atún. La Comisión formulará recomendaciones a las Partes sobre el mantenimiento de las reservas de atunes y peces afines.

88. El Convenio entró en vigor en marzo de 1969. Entre sus Partes contratantes figuran Cuba, Estados Unidos de América y Francia.

#### Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (1973)

89. El objetivo de esta Convención, adoptada en Washington en 1973, es proteger las especies en peligro contra una explotación excesiva mediante el comercio internacional, estableciendo un sistema internacional de permisos de importación/exportación.

90. Las disposiciones de la Convención se aplican a los animales y plantas incluidos en los apéndices, vivos o muertos, o a cualquier parte o derivado de ellos fácilmente identificable.

91. Los tres primeros apéndices contienen listas de especies en peligro, cuyo comercio deberá estar estrictamente controlado (apéndice I); especies que podrían llegar a estar en peligro, a menos que se regule su comercio (apéndice II); especies que cualquiera de las Partes desee que se sometan a reglamentación, y que necesitan la cooperación internacional en el control de su comercio. En el apéndice IV figura un modelo de permiso de exportación.

92. La exportación de cualquier espécimen de una especie incluida en el apéndice I o II requerirá la previa concesión y presentación de un permiso de exportación en el que se manifieste que esa exportación no perjudicará la supervivencia de dicha especie.

93. La Convención entró en vigor en julio de 1975. Son Partes en la Convención Bahamas, Costa Rica, Estados Unidos de América, Francia, Guyana, Nicaragua, Panamá, Reino Unido y Venezuela. Con arreglo a la Convención, el Director Ejecutivo del PNUMA tendría que proveer una secretaría. El Director Ejecutivo ha pedido a la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN) que cumpla las funciones de secretaría.

#### Convención sobre la conservación de especies migratorias de animales silvestres (1979)

94. Esta Convención se adoptó en junio de 1979. Su objetivo es el establecimiento de controles completos partiendo del principio de que la conservación y el control eficaz de las especies migratorias exigen la acción concertada de todos los Estados dentro de cuyos límites jurisdiccionales nacionales esas especies pasan parte de su ciclo vital.

95. Las especies migratorias se definen como la población entera o cualquier parte separada geográficamente de la población de una especie ... de animales silvestres, cuando una proporción importante de sus miembros atraviesan de manera cíclica y previsible las fronteras nacionales.

96. Las Partes en esta Convención reconocen la necesidad de que se adopten medidas para evitar que se ponga en peligro a las especies migratorias. En particular las Partes que son Estados que ejercen jurisdicción sobre algún tramo del recorrido de las especies migratorias están obligadas a prohibir que se atrapen animales que pertenezcan a las especies en peligro enumeradas en el apéndice I. En el apéndice II se enumeran las especies que están en una situación de conservación desfavorable, con respecto a las cuales los Estados que atraviesan tienen que procurar concertar acuerdos para su conservación y explotación.

97. La Convención entró en vigor al depositarse quince ratificaciones.

Comisión de Pesca para el Atlántico Centro-occidental (1973)

98. Por su resolución 4/61 (noviembre de 1973), el Consejo de la FAO instituyó la Comisión de Pesca para el Atlántico Centro-occidental. En 1978, por resolución 3/74, el Consejo enmendó el Estatuto de dicha Comisión.

99. Las funciones de la Comisión son: promover y facilitar la coordinación y el intercambio de información, así como los programas de investigación y los estudios sobre el efecto de la contaminación en la pesca; promover la acuicultura; ayudar a los Estados miembros a establecer políticas nacionales para la explotación de las pesquerías; promover la explotación y mejor utilización de los recursos vivos del mar que interesen a dos o más Estados, a petición de éstos; y promover y coordinar la ayuda internacional para contribuir a lograr sus objetivos.

100. Entre los veintiséis Estados miembros de la Comisión figuran Bahamas, Barbados, Colombia, Cuba, Estados Unidos de América, Francia, Guatemala, Guyana, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, Suriname, Trinidad y Tabago y Venezuela.

Asociación para el Caribe y Regiones Adyacentes de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (IOCARIBE) (1975)

101. Por resolución IX-13, la novena reunión de la Asamblea de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (Unesco, París, octubre-noviembre de 1975) estableció, con carácter experimental por un período de seis años, una Asociación para el Caribe y Regiones Adyacentes (IOCARIBE) con el propósito de proseguir y ampliar la cooperación regional en el campo de las ciencias marinas.

102. En esa resolución se pide al Director General de la Unesco que establezca una secretaría regional, actualmente ubicada en San José, Costa Rica.

103. Entre las funciones de IOCARIBE cabe mencionar las siguientes: preparación de un programa regional para determinar los objetivos básicos de las investigaciones científicas conjuntas y convenir la índole de los resultados y las formas de utilizarlos; la coordinación de los proyectos científicos de la región, a reserva de que la COI dé su aprobación a sus repercusiones financieras totales; establecer relaciones de trabajo con otros órganos que participen en investigaciones científicas marinas en la región.

104. Son miembros de IOCARIBE Colombia, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos de América, Francia, Guatemala, Guyana, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Reino Unido, República Dominicana, Suriname, Trinidad y Tabago y Venezuela, así como Brasil y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

105. En su segunda reunión, celebrada en San José (Costa Rica) del 7 al 11 de agosto de 1978, la Asociación para el Caribe y Regiones Adyacentes de la COI recomendó la

adopción de un "plan de acción para vigilar la contaminación del mar", con objeto de dar aplicación en la región al proyecto experimental de vigilancia de la contaminación del mar (por el petróleo) del Sistema Global Integrado de Estaciones Oceánicas (IGOSS) (recomendación IOCARIBE II.2), recordando que la Reunión Internacional de Trabajo COI/FAO/PNUMA sobre la Contaminación Marina en el Caribe y Regiones Adyacentes (Trinidad, diciembre de 1976) había recomendado que se diera total prioridad a un proyecto sobre las fuentes, los efectos y el destino del petróleo y sus derivados.

#### PROTECCION DE LOS HABITATS NATURALES

##### Convención para la protección de la flora, de la fauna y de las bellezas escénicas naturales de los países de América (1940)

106. El objetivo de esta Convención, adoptada en Washington en 1940, es preservar todas las especies y géneros de fauna y flora nativas de la extinción y proteger las zonas de valor estético, histórico o científico, así como las formaciones geológicas excepcionales.

107. Las Partes tienen la obligación de establecer parques y reservas nacionales, monumentos naturales y reservas rigurosas de fauna y flora silvestres. Los parques nacionales deben disponer de instalaciones recreativas y educativas. Por otro lado, las reservas de flora y fauna silvestres deben mantenerse invioladas. Como anexo de la Convención figura una lista de las especies que deben gozar de protección particular. El comercio de la fauna y flora protegidas deberá estar controlado.

108. La Convención entró en vigor en abril de 1942. Entre las Partes contratantes figuran los siguientes países: Colombia, Costa Rica, Estados Unidos de América, Guatemala, Haití, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Trinidad y Tabago y Venezuela. La Organización de Estados Americanos actúa como depositaria de la Convención.

##### Convención sobre zonas pantanosas de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas (1971)

109. El objetivo de esta Convención, que se adoptó con los auspicios de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en Ramsar en 1971, es detener la invasión progresiva y la pérdida de las zonas pantanosas, reconociendo sus funciones ecológicas fundamentales como reguladoras del régimen hídrico y como hábitat, y su valor económico, cultural, científico y recreativo.

110. Las Partes en la Convención deberán designar por lo menos una zona pantanosa nacional, teniendo en cuenta su significación internacional desde los puntos de vista de la ecología, la botánica, la zoología, la limnología o la hidrología, y su importancia para las aves acuáticas, para su inclusión en una Lista de Zonas Pantanosas de Importancia Internacional. Al designar zonas para su inclusión en la Lista, las Partes tomarán en consideración sus responsabilidades internacionales en orden a la conservación, la administración y el prudente uso de las reservas de aves acuáticas migratorias, y tendrán la obligación de formular y aplicar sus propios planes para promover la conservación de las zonas pantanosas designadas. En la Convención se pide a las Partes que cooperen en el intercambio de información, que se esfuercen por favorecer el aumento de las poblaciones de aves acuáticas y que promuevan la formación de personal competente para la administración de las zonas pantanosas.

111. La Convención entró en vigor en diciembre de 1975. Entre sus Partes figuran los Países Bajos y el Reino Unido.

#### PROTECCION DEL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL

#### Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural (1972)

112. Esta Convención fue aprobada en París en 1972 con los auspicios de la Unesco. Su objetivo es establecer un sistema eficaz de protección colectiva del patrimonio cultural y natural que tenga un valor universal excepcional, organizado con carácter permanente y de conformidad con métodos modernos y científicos.

113. Cada uno de los Estados Partes en la Convención reconoce que la obligación de identificar, proteger, conservar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural situado en su territorio le incumbe primordialmente. Las Partes tienen que integrar la protección de su patrimonio en los programas de planificación general, instituir servicios para la protección de su patrimonio, desarrollar los estudios y la investigación científica y técnica, y adoptar las medidas jurídicas, científicas, administrativas y financieras adecuadas para proteger su patrimonio.

114. La Convención estipula la creación de un Comité del Patrimonio Mundial al que todos los Estados Partes presentarán un inventario de los bienes que forman parte del patrimonio cultural y natural situados en su territorio y aptos para ser incluidos en la "Lista del patrimonio mundial". El Comité publicará también una "Lista del patrimonio mundial en peligro".

115. La Convención prevé asimismo la constitución de un Fondo del Patrimonio Mundial que será financiado por las Partes y otros organismos interesados. Todo Estado Parte en la Convención podrá pedir asistencia internacional en favor de los bienes del patrimonio cultural o natural de valor universal excepcional situados en su

territorio. Esa asistencia podrá ser concedida con cargo al Fondo en forma de estudios, servicios de expertos, formación, equipo, préstamos o subvenciones.

116. La Convención entró en vigor en diciembre de 1975. Entre sus Estados Partes figuran Costa Rica, Estados Unidos de América, Francia y Guyana.

Convención sobre la protección del patrimonio arqueológico, histórico y artístico de las naciones americanas (1976)

117. Esta Convención se adoptó en Santiago en junio de 1976. La Organización de Estados Americanos ha asumido las funciones de depositaria. El objetivo de la Convención es la adopción de medidas eficaces en los planos nacional e internacional para la protección de los tesoros culturales y para que ese patrimonio cultural se transmita a las generaciones venideras.

118. La Convención establece disposiciones relativas a la identificación, registro, protección y salvaguardia del patrimonio cultural para impedir su exportación e importación ilícitas y la promoción de la cooperación entre las Partes con el fin de incrementar el conocimiento y aprecio mutuos de ese patrimonio.

119. A los efectos de la Convención, son bienes culturales, entre otras cosas, los monumentos, objetos, ruinas, restos de seres humanos y flora de la era precolombina; los monumentos, edificios, objetos de carácter artístico, utilitario o etnológico de la era colonial y del siglo XIX; bibliotecas, archivos y manuscritos; publicaciones y documentos anteriores a 1850; y cualquier otro objeto posterior a 1850 cuando las Partes declaren que entra dentro del ámbito de aplicación de la Convención.

120. Las Partes deberán adoptar medidas en el plano nacional para registrar las colecciones de esos bienes culturales y las transacciones relativas a esos bienes y para prohibir su importación de otros Estados sin la debida autorización. Se deberá impedir la exportación e importación ilícitas de bienes culturales y los bienes ilícitamente transferidos deberán devolverse al Estado al que pertenecen.

121. La Convención estipula que las Partes tendrán que colaborar en la circulación, intercambio y exposición de los bienes culturales y en el intercambio de información sobre esos bienes y sobre las excavaciones y descubrimientos arqueológicos.

122. La Convención entró en vigor en junio de 1978. Guatemala y Panamá son Partes.

DERECHO DEL MAR EN CURSO DE ELABORACION

Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

123. Desde 1970 la Organización de las Naciones Unidas viene realizando una revisión general de todo el derecho del mar. En cumplimiento de la resolución 2750 (XXV), la Asamblea General convocó la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con el mandato de adoptar una convención que trate de todas las cuestiones relacionadas con el derecho del mar, incluida la protección del medio marino. La Conferencia ha celebrado ocho períodos de sesiones desde 1970.

124. En su tercer período de sesiones (Ginebra, 1975), la Conferencia decidió pedir a cada uno de los Presidentes de sus tres Comisiones Principales que preparase un texto único para fines de negociación que abarcara los temas cuyo examen se había encomendado a su respectiva Comisión. Antes de que la Conferencia adoptara esta decisión, su Presidente indicó que todo texto único de negociación debería tener en cuenta todos los debates oficiales y oficiosos sobre el tema celebrados anteriormente, que el texto tendría un carácter oficioso, no prejuzgaría la posición de ninguna delegación ni constituiría un texto negociado o una transacción aceptada.

125. En consecuencia, en 1975 el presidente de la Tercera Comisión presentó un texto sobre la protección y conservación del medio marino. Con el fin de tener debidamente en cuenta las negociaciones -sobre todo oficiosas- que se celebraron en los ulteriores períodos de sesiones, más tarde se pidió a los presidentes de las Comisiones que revisaran sus textos. Por esta razón, elaboraron un texto único revisado para fines de negociación, del que en julio de 1977 se publicó una nueva versión con el título de "texto integrado oficioso para fines de negociación". En abril de 1979 se publicó un texto integrado oficioso para fines de negociación revisado (A/CONF.62/WP.10/Rev.1). Pese a su carácter oficioso, se ha creído útil resumir aquí las disposiciones de la Parte XII de este nuevo texto, que trata de la protección y preservación del medio marino.

126. Conviene insistir en que, como se ha indicado más arriba, el texto integrado oficioso para fines de negociación revisado (al que en adelante designaremos con la sigla TIOFN), que está actualmente examinando la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es un instrumento que constituye una base oficiosa para la negociación y no representa un proyecto de texto convenido. Las disposiciones que tratan de la protección y preservación del medio marino figuran en la Parte XII.

127. El TIOFN prescribe la obligación general de los Estados de proteger y preservar el medio marino, reconociendo al mismo tiempo que tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a sus políticas en materia de medio ambiente. Los Estados han de adoptar todas las medidas necesarias para impedir, reducir y controlar la contaminación del medio marino proveniente de cualquier fuente y para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción no causen perjuicios por contaminación a otros Estados o a zonas que están fuera de su jurisdicción nacional.



128. El TIOFN contiene obligaciones generales y estipula que los Estados deberán colaborar en el plano mundial y, cuando proceda, en el plano regional en la formulación de nuevas reglas, normas y prácticas y procedimientos recomendados, que sean compatibles con la Convención. Al adoptar las medidas previstas en la Convención, los Estados evitarán traspasar simplemente perjuicios o peligros de contaminación de una zona o medio a otro.

129. Con arreglo al TIOFN, los Estados tienen la obligación de notificar a los demás Estados que puedan resultar afectados por cualquier peligro inminente de sufrir daños por contaminación del medio marino y deberán cooperar con los demás Estados de la zona con miras a luchar contra la contaminación y a elaborar con ese fin planes de urgencia. Deberán cooperar para promover estudios, investigaciones y el intercambio de información y establecer criterios científicos. Los Estados en desarrollo recibirán asistencia científica y técnica para la protección y preservación del medio marino y la prevención, reducción y control de la contaminación marina.

130. Los Estados dictarán sus propias leyes y reglamentos para prevenir la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, la contaminación producida por la exploración y explotación de los fondos marinos, o por instalaciones que les pertenezcan, la contaminación producida por vertimiento de desechos y otras materias, y la contaminación desde la atmósfera o a través de ella. En todos los casos se prevé la posibilidad de adoptar otras medidas de alcance regional mediante la armonización de las políticas nacionales o el establecimiento de reglas, normas, y prácticas y procedimientos recomendados regionales. Las medidas para la prevención de la contaminación debida a actividades relacionadas con los fondos marinos internacionales están previstas en una disposición general y en la Parte XI del TIOFN.

131. En cuanto a la contaminación causada por buques, los Estados están obligados a establecer reglas y normas de carácter internacional, así como leyes y reglamentos nacionales aplicables a los buques que enarboles su pabellón, que tendrán por lo menos el mismo efecto que esas reglas y normas internacionales. Los Estados podrán establecer sus propias leyes y reglamentos aplicables en su mar territorial a los buques, pero sin obstaculizar el paso inocente de buques extranjeros. En sus zonas económicas los Estados podrán establecer leyes y reglamentos para dar aplicación a las reglas y normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la contaminación. Cuando estas reglas y normas sean inadecuadas para hacer frente a circunstancias especiales de un área particularmente vulnerable de sus zonas económicas, los Estados ribereños podrán pedir a la organización internacional competente que la declare área especial.

132. El TIOFN contiene varios proyectos de disposiciones sobre el cumplimiento que se refieren en particular a los Estados ribereños. La aplicación de controles respecto de las fuentes terrestres de contaminación del mar, de la contaminación procedente de actividades en los fondos marinos sometidos a su jurisdicción y de la contaminación desde la atmósfera, se reserva a los Estados, y respecto de la

contaminación procedente de actividades en los fondos marinos internacionales, a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, en cooperación con los Estados Partes. El control de los vertimientos estará a cargo del Estado del pabellón, del Estado ribereño en cuanto se refiera a los vertimientos dentro de su mar territorial o de su zona económica o sobre su plataforma continental, y del Estado del puerto, cuando el buque desde el que se proceda al vertimiento esté cargando dentro de su territorio o en alguna de sus terminales marítimas. En lo que respecta a las descargas desde los buques, la responsabilidad del cumplimiento de las reglas y normas internacionales incumbe al Estado del pabellón y al Estado del puerto cuando un buque se encuentre voluntariamente en alguno de sus puertos y si hay pruebas de que la descarga se ha efectuado con violación de las reglas y normas internacionales en la alta mar o en su mar territorial o zona económica exclusiva. El Estado del puerto podrá también emprender investigaciones y sancionar las supuestas violaciones a petición de otro Estado cuando un buque haya efectuado una descarga ilegalmente en el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado.

133. Las facultades de ejecución de los Estados ribereños, cuando el buque transgresor no se encuentre voluntariamente dentro de uno de sus puertos, dependerán del lugar donde se haya cometido la violación. Si la supuesta violación tuvo lugar en su mar territorial, el Estado ribereño podrá realizar la inspección física del buque y, si está justificado, iniciar un procedimiento e incluso aprehender el buque. Si la violación de las reglas y normas internacionales o de la legislación nacional que las aplica se llevó a cabo en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño podrá requerir que el buque transgresor facilite información sobre su identificación y sobre la violación. Cuando la violación haya tenido como resultado una descarga sustancial que haya causado una contaminación importante o riesgos de ella, y si el buque se ha negado a facilitar información o si la información suministrada está en contradicción con la situación real evidente, el Estado ribereño podrá realizar la inspección física del buque. Por otro lado, cuando hay motivos claros y evidentes para creer que se ha producido una violación en la zona económica exclusiva resultante en daños importantes o riesgo de daños importantes, el Estado ribereño podrá hacer que se inicie un procedimiento, e incluso detener el buque, de conformidad con su legislación. Cuando se lleven a cabo investigaciones de buques extranjeros, éstos no podrán retenerse más tiempo del que sea imprescindible para ese fin y se permitirán acuerdos de garantía apropiados. En todo procedimiento por violaciones cometidas fuera de las aguas interiores sólo se podrán imponer penas pecuniarias.

134. Las disposiciones del TIOFN no afectarán a las obligaciones concretas asumidas en virtud de convenciones y acuerdos especiales concertados para promover los principios generales de la presente Convención.

#### Otras actividades mundiales

135. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pese a que sirve de marco para un debate (y posiblemente un consenso progresivo) en el plano

mundial sobre el derecho del mar, no es la única tribuna para elaborar un derecho internacional en materia de protección del medio marino y litoral. Otros organismos intergubernamentales y no gubernamentales competentes llevan a cabo una labor de elaboración de normas paralela.

136. Por ejemplo, los Comités de la OCMI siguen elaborando convenciones y actualizando y fomentando la ratificación de los instrumentos vigentes, como el Convenio de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, o negociando nuevas convenciones, como la relativa a la responsabilidad e indemnizaciones en relación con el transporte por mar de sustancias nocivas y peligrosas. El Grupo de Expertos en Derecho Ambiental del PNUMA está realizando un estudio sobre los aspectos jurídicos de las perforaciones y extracción de minerales en el mar dentro de los límites de la jurisdicción nacional con el fin de preparar directrices que se someterán a la consideración de los Estados.

137. Además, debe señalarse que las partes contratantes de los convenios y las convenciones se reúnen regularmente para examinar y, de ser necesario, modificar sus disposiciones de acuerdo con la experiencia adquirida con respecto al cumplimiento de sus obligaciones.