

DOCUMENTO A/CONF.62/27

**Actividades de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental
relacionadas con la navegación y asuntos marítimos conexos**

[Original: español/francés/inglés/ruso]
[10 de junio de 1974]

INDICE

	<i>Párrafos</i>		<i>Párrafos</i>
I. INTRODUCCIÓN	1-2	Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969	93-94
II. ORÍGENES, FINALIDADES Y ESTRUCTURA	3-19	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971	95-99
Miembros	6-7	ii) Recomendaciones y otras pautas relativas a la prevención de la contaminación del mar por los buques	100-101
Organos principales y auxiliares	8-16	Manual sobre la contaminación del mar	100
Deliberaciones recientes de índole institucional	17-19	Otros asuntos	101
III. ALCANCE DE LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN CONSULTIVA MARÍTIMA INTERGUBERNAMENTAL	20-126	C. Otras tareas relativas a la navegación y actividades marítimas conexas	102-126
A. Actividades de la Organización relativas a la seguridad marítima y eficiencia de la navegación	24-63	Arqueo de buques	103-104
i) Convenios e instrumentos semejantes	25-41	Facilitación del tráfico marítimo internacional ..	105-106
Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960	25-29	Actividades de la OCMI en el ámbito jurídico ..	107-113
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966	30-34	Actividades de la OCMI en el ámbito de la asistencia técnica a los países en desarrollo	114-125
Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1960 y 1972	35-37	Relaciones con otras organizaciones	126
Acuerdos sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales	38-40	IV. COORDINACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN CON EL TRABAJO DE OTRAS ORGANIZACIONES DEL SISTEMA DE LAS NACIONES UNIDAS	127-146
Seguridad del transporte de contenedores ..	41	Naciones Unidas	129-130
ii) Recomendaciones, códigos de prácticas y pautas	42-63	Comisiones económicas regionales	131
Organización del tráfico marítimo	44-49	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y Comisión de las Naciones Unidas sobre Derecho Mercantil Internacional	132
Equipo de navegación y formación de tripulaciones	50-52	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo	133
Unificación de sistemas de balizamiento y avisos a los navegantes	53-55	Organismos especializados y Organismo Internacional de Energía Atómica	134-135
Prescripciones de seguridad aplicables a las unidades de perforación mar adentro	56-57	Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente	136-137
Transporte de mercancías peligrosas	58-60	Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional y Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	138-146
Otras actividades relacionadas con la seguridad marítima	61-63	V. CONCLUSIÓN	147
B. Actividades relativas a la prevención y control de la contaminación del mar por los buques y otros artefactos, y asuntos conexos	64-101		
i) Convenios e instrumentos relativos a la contaminación marina	69-99	<i>ANEXOS</i>	
Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, modificado en 1962	69-72	I. Estado de ratificación de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Internacional ..	<i>Página</i> 62
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973	73-88	II. Lista de convenios y otros instrumentos de los cuales la OCMI es depositaria	62
Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969	89-90	III. Algunas resoluciones aprobadas por la Conferencia de 1973 sobre Contaminación del Mar	63
Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973 ..	91-92		

I. Introducción

1. De conformidad con diversas resoluciones de la Asamblea General en las que se invitaba a los organismos especializados a que prestaran su ayuda al desarrollo de las actividades de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Secretaría de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) presenta este documento en el que se resume el trabajo de la Organización en el ámbito de la navegación y actividades marítimas conexas, en particular las relacionadas con los siguientes temas:

- a) El fomento de la seguridad marítima y la eficiencia de la navegación;
- b) La prevención y control de la contaminación del mar por buques, embarcaciones y otros artefactos, y
- c) La provisión de asistencia técnica en los mencionados campos a los países en desarrollo.

2. La Secretaría de la OCMI espera que la información que se da acerca del trabajo de la OCMI, que es un organismo especializado de las Naciones Unidas cuyas actividades se circunscriben por entero al ámbito marítimo, serán de interés y utilidad a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

II. Orígenes, finalidades y estructura

3. La OCMI quedó constituida en virtud de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, adoptada por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra en 1948. La Organización adquirió efectividad en enero de 1959 tras la entrada en vigor de la Convención en marzo de 1958. De conformidad con el Artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas, la OCMI quedó vinculada con las Naciones Unidas mediante la concertación de un Acuerdo.

4. Las finalidades de la Organización, según se enumeran en el artículo 1 de la Convención son, entre otras, establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación.

5. La Organización también ofrece un foro para la consideración de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan serle sometidas por cualquier institución u organismo especializado de las Naciones Unidas. Facilita así el intercambio de informaciones entre los Gobiernos para todos los asuntos sometidos a la consideración de la Organización.

MIEMBROS

6. Pueden ser miembros de la OCMI todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y los demás Estados de conformidad con los procedimientos de admisión estipulados en la Convención constitutiva. El Secretario General de las Naciones Unidas es depositario de dicha Convención. En el artículo 11 de ésta se dispone que "ningún Estado o territorio puede llegar a ser miembro de la Organización o continuar en tal carácter contrariamente a una resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas".

7. En la actualidad son 85 los miembros de pleno derecho de la Organización y hay un miembro asociado. De éstos, 18 son Estados de África, 22 de Asia, 14 de América Latina, 8 de Europa oriental y 23 son Estados de Europa occidental y otros. En el anexo I del presente documento se encontrará una lista de los miembros de la OCMI.

ORGANOS PRINCIPALES Y AUXILIARES

8. La Organización tiene tres órganos principales: la Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima.

9. *La Asamblea* es el supremo órgano rector de la Organización. Determina la política de la Organización, decide acerca de su programa de actividades y aprueba el presupuesto al cual aportan sus contribuciones los miembros de la Organización con arreglo a una escala de cuotas basada en parte en la escala de cuotas de las Naciones Unidas y en parte en el tonelaje total de buques matriculados en cada Estado Miembro. La Asamblea aprueba todas las reglamentaciones de carácter financiero y elige a los Estados Miembros que van a estar representados en el Consejo y en el Comité de Seguridad Marítima. También le incumbe la responsabilidad de aprobar el nombramiento del Secretario General de la Organización. La Asamblea está formada por todos los Estados Miembros de la Organización y normalmente se reúne cada dos años.

10. *El Consejo* está formado por 18 miembros elegidos por la Asamblea para un periodo máximo de dos años. Bajo la autoridad de la Asamblea, corresponde al Consejo supervisar la ejecución del programa de actividades de la Organización y desempeñar las funciones de órgano rector entre los periodos de sesiones ordinarios de la Asamblea.

11. *El Comité de Seguridad Marítima* está integrado por 16 Estados Miembros elegidos por la Asamblea para un plazo de cuatro años. Le corresponde desarrollar las actividades técnicas de la Organización, en particular las relativas a la seguridad marítima y eficiencia de la navegación. Cumple sus funciones principalmente con la ayuda de Subcomités y otros órganos subsidiarios en los que pueden intervenir generalmente todos los Estados Miembros de la Organización.

12. Además de los mencionados órganos principales, la Organización cuenta con varios e importantes órganos auxiliares que se describen a continuación.

13. *El Comité de Protección del Medio Marino* es un órgano subsidiario permanente de la Asamblea del que pueden ser miembros todos los Estados Miembros de la OCMI, así como los Estados que son Partes en los Convenios respecto de los cuales el Comité desempeña alguna función. Le corresponde la administración y coordinación de las actividades de la OCMI relativas a la prevención y control de la contaminación del mar por los buques, embarcaciones y otros artefactos que operen en el medio marino.

14. *El Comité Jurídico* es un órgano subsidiario permanente del Consejo y está encargado de deliberar acerca de las cuestiones jurídicas que interesan a la Organización. Pueden intervenir en las deliberaciones del Comité Jurídico todos los Estados Miembros de la OCMI.

15. *El Comité de Cooperación Técnica* es un órgano subsidiario del Consejo y realiza funciones de asesoramiento respecto del programa de la OCMI de asistencia técnica a los países en desarrollo. Pueden ser miembros del Comité todos los Estados Miembros de la OCMI.

16. *El Comité de Facilitación* es un órgano subsidiario del Consejo establecido para asesorarle en todo lo relativo a la facilitación del tráfico marítimo. También asesora al Secretario General de la Organización en lo que respecta a las funciones que le confiere el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965. Pueden ser miembros de este Comité todos los miembros de la OCMI así como los Estados Partes en el Convenio de 1965.

DELIBERACIONES RECIENTES DE ÍNDOLE INSTITUCIONAL

17. Durante el octavo período ordinario de sesiones de la Asamblea de la OCMI, celebrado en noviembre de 1973, se

deliberó acerca del tamaño y composición del Consejo y del Comité de Seguridad Marítima, teniéndose en cuenta de modo particular el reciente aumento del número de miembros de la OCMÍ y la creciente importancia para dichos miembros nuevos, muchos de los cuales son países en desarrollo, de las actividades técnicas de la OCMÍ. Para estudiar este problema y hacer recomendaciones que examinaría la Asamblea en un período de sesiones extraordinario se constituyó un Grupo Especial de Trabajo en el que podían intervenir todos los miembros de la Organización.

18. Dicho Grupo de Trabajo se reunió en febrero de 1974 y elaboró varias recomendaciones sobre enmiendas de la Convención constitutiva de la OCMÍ. En resumen, las propuestas enmiendas tendrían por objeto: a) aumentar el número actual de miembros del Consejo de 18 a 24; y b) hacer que el Comité de Seguridad Marítima quedase abierto a todos los Estados Miembros de la OCMÍ, con derecho de participación de cualquier Estado no miembro de la OCMÍ siempre que fuera Parte en un Convenio respecto del cual el Comité desempeña alguna función.

19. Los proyectos de enmiendas han sido transmitidos a los Gobiernos Miembros de la OCMÍ antes de que sean objeto de deliberación en la reunión extraordinaria de la Asamblea prevista para octubre de 1974.

III. Alcance de las actividades de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

20. Mediante los órganos y procedimientos señalados, la OCMÍ ofrece a sus Estados Miembros un foro para el intercambio de información y experiencia acerca de todos los asuntos marítimos correspondientes a los objetivos y funciones enumerados en la Convención de la OCMÍ. Para desempeñar sus funciones la Organización acude, entre otros, a los siguientes procedimientos:

a) Facilita la adopción de Convenios u otros instrumentos relativos a las cuestiones que pueden ser resueltas mediante acuerdos internacionales protocolarios;

b) Aprueba, siempre que es pertinente, recomendaciones, códigos y prácticas y pautas normalizadas; y

c) Inicia el estudio de determinados problemas y pone los resultados de los mismos a disposición de los Estados interesados.

21. El anexo II de este documento contiene una lista completa de los Convenios e instrumentos semejantes que han sido ya adoptados con el patrocinio de la OCMÍ, ya confiados a la OCMÍ para que los administre y los mejore.

22. Por comodidad expositiva cabe dividir la amplia gama de actividades de la OCMÍ en tres grandes grupos, a saber:

a) Actividades relativas al fomento de la seguridad marítima y la eficiencia de la navegación;

b) Trabajo relacionado con la prevención y control de la contaminación del mar por los buques u otros artefactos y cuestiones conexas; y

c) Otras actividades relativas al tráfico marítimo y actividades conexas incluida, en particular, la asistencia técnica a los países en desarrollo.

23. Naturalmente, estos varios aspectos de las actividades de la Organización se relacionan entre sí. Por ejemplo, las actividades relativas a la seguridad marítima y eficiencia de la navegación son, de un modo esencial, parte del programa de protección "ambiental" de la OCMÍ, puesto que, garantizando los más altos niveles de seguridad, contribuye a eliminar, o por lo menos a reducir a mínimas proporciones, accidentes, como abordajes, varadas, etc., capaces de producir el derrame en el mar de cargamentos perjudiciales. Estos derrames accidentales constituyen, desde luego, la principal

fuerza de contaminación marina por los buques y otros artefactos. Asimismo, los esfuerzos que se realizan para prevenir la contaminación de las aguas del mar por los buques exigen, y han venido a promover, el desarrollo tecnológico de equipos, procedimientos y servicios que mejoran la eficiencia de la navegación.

A. ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN RELATIVAS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y EFICIENCIA DE LA NAVEGACIÓN

24. Desde luego, el fomento de la seguridad marítima y eficiencia de la navegación mediante la cooperación intergubernamental es uno de los objetivos principales de la OCMÍ. Para cumplirlo, la Organización ha preparado, para adopción internacional, importantes Convenios e instrumentos semejantes y, por conducto de sus órganos competentes, ha aprobado muchas recomendaciones, códigos de prácticas y otras pautas que se transmiten a los Estados para que éstos los adopten y cumplan, según proceda. A continuación se resumen los principales ámbitos de actividad de la Organización y los resultados logrados hasta la fecha.

i) Convenios e instrumentos semejantes

Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960

25. A resultas de la pérdida del trasatlántico *Titanic* en 1912, se convocó una Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar que culminó en la adopción del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; no obstante, el estallido de la primera guerra mundial impidió que ese instrumento entrara en vigor. En 1929 se convocó otra Conferencia que elaboró el primer Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar, al que llegó a darse efectividad. Este Convenio fue posteriormente revisado por una Conferencia internacional en 1948. En 1960 la OCMÍ convocó una Conferencia en la que se adoptó una Convención revisada que vino a sustituir la de 1948.

26. La Convención de Seguridad de 1960 reglamenta diversos aspectos de la seguridad marítima y contiene disposiciones relativas a: construcción de buques, inclusive compartimentado, estabilidad, máquinas e instalaciones eléctricas, y protección contra incendios; equipo de salvamento; radiocomunicaciones, inclusive radiotelegrafía y radiotelefonía; seguridad de la navegación; transporte de granos; transporte de mercancías peligrosas; buques nucleares; inspecciones y certificados.

27. La Convención es de aplicación a todos los buques mercantes dedicados a viajes internacionales, incluidos los buques de pasaje (se entiende los que transportan más de 12 pasajeros) de todos los tamaños y buques de carga con un arqueo bruto de 500 toneladas o más; no se aplica a los buques pesqueros, yates deportivos, gabarras y buques que navegan exclusivamente en los Grandes Lagos y en el río San Lorenzo.

28. Esta Convención de 1960 ha sido objeto de enmiendas aprobadas por la Asamblea de la OCMÍ en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 y 1973.

29. Están terminados los preparativos para la celebración en octubre de 1974 de una Conferencia internacional para revisar la Convención de 1960. La Asamblea de la OCMÍ ha decidido incluir en el nuevo Convenio:

- a) Disposiciones para la rápida entrada en vigor del Convenio;
- b) Procedimientos de enmienda mejorados y acelerados;
- c) Enmiendas a la Convención de 1960 que ya han sido aprobadas;
- d) Nuevas Reglas cuya inclusión en el Convenio se ha recomendado.

Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966

30. El exceso de carga es causa frecuente de los siniestros sufridos por los buques, sobre todo los cargueros. En 1930 una Conferencia internacional elaboró un Convenio sobre líneas de carga. Dicho Convenio estuvo en vigor durante 36 años hasta que fue sustituido por un nuevo Convenio redactado por una Conferencia internacional que convocó la OCMÍ en 1966.

31. El Convenio sobre líneas de carga de 1966 prescribe el franco bordo mínimo (o calado máximo) que se le puede dar a un buque a plena carga. El Convenio se aplica a todos los buques mercantes dedicados a viajes internacionales, exceptuándose los de menos de 24 metros de eslora, los pesqueros, yates de recreo y buques que navegan exclusivamente en los Grandes Lagos, el río San Lorenzo, el Mar Caspio, el río de la Plata y los ríos Paraná y Uruguay.

32. La marca de líneas de carga que se pinta sobre los costados del buque consiste en diversas líneas correspondientes a las diferentes zonas, regiones y períodos estacionales; se marcan líneas adicionales para el transporte de madera. Las zonas, regiones y períodos estacionales se definen en el Convenio.

33. Tanto en el Convenio de Seguridad como en el de Líneas de Carga, se efectúa el control de los buques en puertos extranjeros mediante un procedimiento semejante al estipulado en el Convenio de Contaminación de 1973 (ver párrafo 87).

34. Este Convenio fue objeto de enmiendas aprobadas por la Asamblea de la OCMÍ en 1971.

Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1960 y 1972

35. El Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1960, estipula las Reglas fundamentales que dictan el comportamiento de los buques en relación con otras naves en la mar y regula también otros aspectos, entre ellos: luces y marcas, señales luminosas y conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida, reglas de rumbo y gobierno, y señales acústicas para buques a la vista uno del otro.

36. El Reglamento elaborado en 1960 se basó en la tecnología de entonces. Vistos los cambios trascendentales que se han producido tanto en el porte como en la velocidad de los buques, la introducción de nuevos tipos de embarcaciones y artefactos en el medio marino y la experiencia conseguida mediante la aplicación del Reglamento vigente se reconoció la necesidad de efectuar una revisión general del Reglamento.

37. Una Conferencia convocada por la OCMÍ en octubre de 1972 concertó un nuevo Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que vendrá a sustituir el Reglamento de 1960 actualmente en vigor. El Reglamento revisado tiene en cuenta los adelantos técnicos actuales y constituye una considerable mejora con relación a las Reglas vigentes. Prescribe de forma global los procedimientos de maniobras y medidas que han de tomar los buques para evitar abordajes, teniendo en cuenta la necesidad de evitar el entorpecimiento de la navegación segura de buques cuya capacidad de maniobra está restringida por razón de su calado.

Acuerdos sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales

38. En octubre de 1971 la OCMÍ convocó una Conferencia para estudiar diversas cuestiones relativas a la seguridad de los buques que se utilizan en tráficos especiales para el transporte de gran número de pasajeros sin instalación de literas; por ejemplo, el transporte de peregrinos que interesa de modo particular a ciertos países en desarrollo. Hasta

entonces el transporte de pasajeros en estos tráficos se había regido por las llamadas Reglas de Simla de 1931 que se habían quedado anticuadas. La Conferencia de 1971 adoptó el Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales. Dicho Acuerdo entró en vigor en enero de 1974.

39. En virtud de una resolución de la Conferencia de 1971, la OCMÍ preparó otra Conferencia para formular un reglamento técnico que abarcara los aspectos de seguridad de la disposición de los pasajeros en buques dedicados a tráficos especiales. Para este trabajo se recabó la cooperación de otras organizaciones, en particular de la OMS.

40. Como resultado de estas tareas, la OCMÍ convocó en julio de 1973 una Conferencia que adoptó un Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973. Anexado a dicho Protocolo, que es complementario del Acuerdo de 1971 sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, se publicó un reglamento técnico que regula los aspectos de seguridad de la disposición de los pasajeros en tráficos especiales.

Seguridad del transporte de contenedores

41. La OCMÍ ha dedicado varios años de trabajo a los aspectos técnicos y de seguridad de la contención. En 1972, la OCMÍ copatrocinó con las Naciones Unidas la Conferencia Naciones Unidas/OCMÍ sobre el transporte internacional en contenedores. Uno de los instrumentos adoptados por esa Conferencia es el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC). El Convenio persigue el doble objetivo de mantener un alto nivel de seguridad de la vida humana en el transporte y manipulación de los contenedores y de facilitar su transporte intermodal en el ámbito internacional.

ii) Recomendaciones, códigos de prácticas y pautas

42. Además de producir los citados Convenios e instrumentos, el trabajo de la OCMÍ también se concreta muchas veces en la formulación de recomendaciones a los Gobiernos, códigos de prácticas y pautas que vienen a suplementar esos Convenios e instrumentos.

43. Este procedimiento se ha utilizado extensamente y abarca muchos temas entre los que vale citar los siguientes:

Organización del tráfico marítimo

44. La costumbre de mantener derrotas fijadas de antemano se inició en 1898 y fue adoptada por razones de seguridad por las compañías navieras que explotaban las rutas del Atlántico Norte. Posteriormente se incorporó este principio en la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

45. Desde entonces el constante aumento del número, tamaño y velocidad de los buques han puesto de relieve la necesidad de separar el tráfico marítimo, sobre todo en las principales vías de navegación y canales angostos en donde se produce congestión de tráfico o convergencia de las derrotas. A este respecto se vio que las consecuencias de los accidentes podían ser más catastróficas en el caso de buques dedicados al transporte de hidrocarburos o cargamentos peligrosos.

46. En 1961 los Institutos de Navegación de la República Federal de Alemania, Francia y el Reino Unido acometieron un estudio de las medidas que convenía tomar para separar el tráfico en el Estrecho de Dover (Paso de Calais). Estos estudios y otros efectuados posteriormente en otras zonas en donde las estadísticas señalaban un incremento del riesgo de abordaje, culminaron en la presentación de propuestas concretas a la OCMÍ. Una vez examinados por órganos competentes en esta materia, los propuestos sistemas de separación de tráfico fueron aprobados por la Asamblea de la OCMÍ.

47. Hasta ahora la OCMI ha aprobado casi 100 sistemas y recomendado su aplicación a los Gobiernos. Hay sistemas en todas las partes del mundo, casi exclusivamente en zonas de congestión o convergencia de tráfico. A medida que se adquiere experiencia y al compás de la expansión del tráfico marítimo, los sistemas existentes son objeto de modificaciones y se añaden otros nuevos. Luego se reúnen todos los sistemas aprobados por la OCMI en una publicación que se va actualizando según convenga. En breve se publicará una nueva edición de 1974. Esta publicación incluye: terminología, definiciones y signos; métodos de organización del tráfico; principios generales de la organización del tráfico marítimo, y descripción de los sistemas vigentes. Esta publicación también especifica las zonas, en particular las que tienen especial trascendencia para la flora y la fauna, que deben evitar los buques cuyo paso constituiría un riesgo ambiental inaceptable.

48. Cada vez que se propone un sistema nuevo, se examina si las ayudas a la navegación existentes en el lugar (boyas, buques-faro, etc.) y/o las que propone instalar el Estado interesado son adecuadas a los efectos del sistema proyectado y para permitir que los navegantes determinen su situación con la precisión que exige una navegación segura en esa zona. El Estado interesado conserva la responsabilidad de la ubicación exacta y de los tipos y características de las ayudas instaladas a lo largo de sus costas así como de la difusión de la información pertinente por los medios acostumbrados.

49. Por ahora esos sistemas tienen carácter de recomendación. No obstante, en virtud de las resoluciones aprobadas por la Asamblea de la OCMI en esta materia, varias potencias marítimas han promulgado, o están en curso de promulgar, legislación nacional por la que se declara preceptivo que los buques de su pabellón sigan la dirección general del tráfico siempre que naveguen dentro de zonas en las que rige algún sistema de separación de tráfico aprobado con la OCMI. El Convenio de 1972 sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes estipula en la Regla 10 los principios que han de seguir los buques cuando utilicen sistemas de separación de tráfico. De este modo la observancia de tales sistemas por los buques quedará regulada con carácter obligatorio cuando entre en vigor el Reglamento de abordajes de 1972.

Equipo de navegación y formación de las tripulaciones

50. Recientemente ha sido modificada la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, con objeto de dar carácter obligatorio a la instalación de equipos modernos de navegación electrónica que hasta ahora han venido montándose en los buques con carácter voluntario. La OCMI ha complementado esta decisión elaborando normas de rendimiento para cada uno de estos aparatos.

51. Actualmente están en curso de estudio prescripciones relativas a la formación y calificaciones exigibles a los capitanes y oficiales para conferirles el certificado de competencia. El propósito que se persigue es especificar calificaciones mínimas de formación y titulación aplicables a todos los grados de la oficialidad y tripulaciones que sirven a bordo de los buques mercantes, empezando por el personal que asume la responsabilidad inmediata de la navegación y maniobra del buque. El propósito último es concluir un Convenio mediante una Conferencia prevista para 1977. La Asamblea ha aprobado dos recomendaciones, una sobre principios básicos y directrices que han de observarse en cuanto a la maniobra del buque durante las guardias de navegación y la otra sobre la formación y calificaciones de la oficialidad y tripulaciones de buques que transporten productos químicos peligrosos o nocivos a granel. Se ha atendido de modo particular a las calificaciones del personal que sirve en buques que llevan cargamentos peligrosos o nocivos y a la necesidad de elaborar

disposiciones especiales para mantener las guardias en alta mar y en los puertos, manipulación de la carga y operaciones conexas a bordo de dichos buques.

52. El Comité Mixto OCMI/OIT sobre Formación de la Gente de Mar mantiene en estudio, para ofrecer una orientación a los Gobiernos, los requisitos de capacitación exigibles a los capitanes, oficiales y marinería.

Unificación de los sistemas de balizamiento y avisos a los navegantes

53. Se ha iniciado un estudio que tiene por objeto unificar los sistemas de balizamiento que se utilizan actualmente en el mundo. Como primera providencia, y habida cuenta de su importancia, se ha llegado a un acuerdo relativo al balizamiento de restos de naufragio que ofrecen un peligro inmediato a la navegación.

54. También se ha incluido en un plan de mayor amplitud para la seguridad de la navegación el mejoramiento y normalización de los sistemas vigentes para la transmisión de avisos por radio a los navegantes.

55. El estudio de los sistemas de balizamiento y de avisos radionáuticos es objeto de un esfuerzo concertado por parte de la OCMI, la Organización Hidrográfica Internacional, la Asociación Internacional de Faros y Balizas, la Cámara Naviera Internacional y otras organizaciones competentes en el ámbito marítimo.

Prescripciones de seguridad aplicables a las unidades de perforación mar adentro

56. La reciente expansión de las actividades de exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos ha impuesto la necesidad de elaborar normas internacionales para la construcción y equipo de las torres y plataformas de perforación mar adentro con objeto de garantizar su explotación con seguridad y de evitar peligros a los buques que naveguen en sus proximidades. Los estudios que la OCMI ha venido realizando en este campo han culminado hasta ahora en la formulación de recomendaciones acerca de:

- a) El establecimiento de pasos destinados a la navegación a través de las zonas de exploración mar adentro;
- b) Señalamiento en las cartas de las torres de perforación y plataformas de producción y difusión de información sobre sus actividades y dotaciones;
- c) Prescripciones relativas a las radiocomunicaciones a bordo de torres de perforación y plataformas de producción;
- d) Equipo de salvamento a bordo de las unidades móviles de explotación mar adentro; y
- e) Prevención de incendios a bordo de unidades de explotación mar adentro.

57. Se proyecta compendiar un documento que abarque todos los aspectos de la seguridad de estos equipos, basado en recomendaciones que ya han sido o están siendo elaboradas por los diversos órganos técnicos competentes.

Transporte de mercancías peligrosas

58. En términos generales, el transporte de mercancías peligrosas está reglamentado por las disposiciones incluidas en la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, en la que se aceptó la clasificación de las mercancías peligrosas convenida por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas competentes en esta materia. Para complementar las disposiciones de la Convención de 1960 la OCMI ha elaborado un Código marítimo internacional de mercancías peligrosas en el cual está clasificada cada sustancia peligrosa con arreglo a la naturaleza del peligro que entraña y especifica las precauciones que han de tomarse para

el embalaje y estiba de la mercancía junto con otros detalles de orientación para el Capitán del buque. Las sustancias incluidas hasta la fecha en el Código son las que pudieran afectar la seguridad del buque y de las personas a bordo.

59. Recientemente la OCMI inició estudios detallados de las repercusiones que puede tener para el medio ambiente el transporte por mar de sustancias nocivas en paquetes, contenedores y tanques portátiles y decidió que convenía modificar el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas para incluir en él instrucciones detalladas acerca de embalaje, identificación y marcado, estiba, limitaciones cuantitativas, derrames y echazón, procedimientos para comunicar accidentes, salvamento y recuperación en estado intacto, para el caso del transporte de sustancias nocivas.

60. En estos últimos años se ha producido un notable aumento del transporte de productos químicos peligrosos a granel. Para que el transporte de tales sustancias se efectúe con seguridad, la OCMI ha elaborado un Código para la construcción, equipo y operación de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel. El Código estipula criterios de proyecto, normas de construcción y otras medidas para el transporte de sustancias químicas peligrosas a granel de modo que queden reducidos a mínimas proporciones los riesgos que puedan correr el buque, su tripulación y la zona próxima a la nave desde el punto de vista de incendios, sanidad, contaminación de las aguas y del aire y peligros de reactividad.

Otras actividades relacionadas con la seguridad marítima

61. La OCMI ha elaborado conjuntamente con la FAO y la OIT un Código de seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones que consta de una parte A (Seguridad e higiene para Patrones y tripulantes) y una parte B (Construcción y equipo de los buques pesqueros). Está en curso la preparación de una Conferencia internacional, en 1976, para adoptar un Convenio sobre la seguridad de los buques pesqueros.

62. Están muy adelantados los preparativos para instituir un sistema marítimo internacional de satélites. Está programada para 1975 una Conferencia internacional que habrá de deliberar sobre el establecimiento de tal sistema.

63. La OCMI ha elaborado recomendaciones, códigos y directrices sobre muchos temas, entre ellos compartimentado, estabilidad, instalaciones eléctricas, automatización de los controles del buque, protección contra incendios, equipo de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de cargamentos a granel, tipos novedosos de embarcaciones, búsqueda y salvamento de buques mercantes, etc. Se citan algunos ejemplos:

Recomendación sobre la estabilidad al estado intacto de los buques de pasaje y de carga de menos de 100 metros de eslora;

Prescripciones de seguridad contra incendios para la construcción y equipo de petroleros nuevos;

Recomendación para pruebas de chalecos salvavidas;

Normas de rendimiento para el equipo de navegación de a bordo;

Manual de búsqueda y salvamento de buques mercantes (MERSAR);

Código internacional de señales;

Código de prácticas de seguridad para el transporte de cargamentos a granel.

B. ACTIVIDADES RELATIVAS A LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR LOS BUQUES Y OTROS ARTEFACTOS, Y ASUNTOS CONEXOS

64. Desde su creación, la OCMI se ha preocupado de la prevención y control de la contaminación marina por los

buques. En 1954, antes de que la OCMI hubiera sido oficialmente constituida, la Conferencia internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, celebrada en Londres, designó a la OCMI como Organización internacional que asumiría las funciones de depositaria y de otra índole relacionadas con el Convenio entonces adoptado. Las funciones de depositaria de este Convenio de 1954 para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, atribuidas con carácter provisional al Gobierno del Reino Unido, fueron asumidas inmediatamente por la OCMI al quedar ésta constituida en enero de 1959.

65. Desde entonces, la OCMI ha proseguido trabajos relacionados con la prevención y control de la contaminación marina, no sólo por hidrocarburos sino también por otras sustancias peligrosas transportadas por mar.

66. En la actualidad, el control y prevención de la contaminación marina es uno de los aspectos más importantes del trabajo de la OCMI en los ámbitos técnico y jurídico.

67. Las actividades de la OCMI en este campo se limitaron, en un principio, a la prevención y control de la contaminación del mar por hidrocarburos que resulta de las operaciones rutinarias de los buques. Posteriormente, el programa se amplió para incluir:

a) La prevención de la contaminación de cualquier clase provocada por accidentes y siniestros marítimos;

b) Prevención de la contaminación por cualquier sustancia procedente de los buques;

c) El problema de la indemnización por daños de contaminación, inclusive las cuestiones de responsabilidad; y

d) Prevención de la contaminación resultante de la explotación de embarcaciones y otros artefactos distintos de los buques convencionales. Este aspecto del trabajo de la OCMI se encuentra todavía en su etapa incipiente.

68. A continuación se resumen los principales ámbitos de actividad de la OCMI en el campo de la prevención y control de la contaminación del mar:

i) Convenios e instrumentos relativos a la contaminación marina

Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, modificado en 1962

69. El primer paso trascendental hacia el control internacional de la contaminación marina se dio en 1954 cuando una Conferencia celebrada en Londres adoptó el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. El Convenio quedó provisionalmente depositado en poder del Reino Unido hasta que la OCMI, oficialmente constituida en 1959, asumió las funciones de depositaria. El objetivo principal del Convenio de 1954 era la protección de las aguas del mar contra la contaminación de hidrocarburos. El Convenio estipuló ciertas "zonas prohibidas" que se extendían 50 millas por lo menos de la tierra más próxima, dentro de las cuales se prohibía la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas.

70. En 1962 la OCMI convocó una Conferencia que adoptó diversas enmiendas al Convenio de 1954; éstas tuvieron por objeto ampliar la aplicación del Convenio para incluir buques de arqueo bruto inferior y ampliar las zonas en que se prohibía la descarga de hidrocarburos. Se adoptó también un artículo revisado relativo a enmiendas en virtud del cual la Asamblea de la OCMI recibía facultades para, por recomendación del Comité de Seguridad Marítima, adoptar enmiendas al Convenio y presentarlas a los Gobiernos contratantes para su aceptación. El Convenio de 1954, con las modificaciones de 1962, ha estado en vigor desde mayo de 1967.

71. En 1969, la Asamblea de la OCMÍ aprobó otras enmiendas importantes al Convenio cuyo efecto fue, con la excepción de algunos casos prácticos, prohibir las descargas de hidrocarburos resultantes de las actividades normales a bordo, como limpieza de tanques, deslastres, etc., excepto si se cumplen las siguientes condiciones:

a) La cantidad total de hidrocarburos que puede descargar un petrolero en un viaje en lastre no puede ser superior a 1/15.000 de la capacidad total de carga;

b) La tasa de vertimiento de hidrocarburos no debe exceder de 60 litros por milla andada; y

c) No puede descargarse ninguna clase de hidrocarburo procedente de los espacios de carga de un petrolero dentro de las 50 millas de la tierra más próxima.

72. En 1971 la Asamblea de la OCMÍ aprobó otras dos enmiendas. La primera tenía por objeto minimizar la cantidad de hidrocarburos que pueda derramarse como resultado de algún siniestro marítimo, en particular los accidentes que afecten petroleros muy grandes, y la segunda estaba encaminada a la protección de la Gran Barrera de Coral en Australia.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973

73. Por resolución A.176 (VI) la Asamblea de la OCMÍ decidió en 1969 que se convocara en 1973 una Conferencia internacional con objeto de preparar un acuerdo internacional que contribuyera a poner coto a la contaminación del mar, la tierra y el aire por los buques, embarcaciones y otros artefactos que operan en el medio marino. En 1971, durante el séptimo período de sesiones ordinario de la Asamblea, se decidió mediante la resolución A.237 (VII) que el objetivo principal de la Conferencia de 1973 fuera eliminar completamente la contaminación deliberada de los mares con hidrocarburos y otras sustancias nocivas, minimizando los derrames accidentales, para 1975 si fuese posible, pero en todo caso para 1980.

74. Entre 1969 y 1973 la OCMÍ dedicó una proporción considerable de su tiempo y recursos a las tareas preparatorias de esa Conferencia, que se convocó en octubre de 1973.

75. La Conferencia adoptó un nuevo Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, destinado a sustituir el Convenio sobre contaminación de hidrocarburos de 1954/1962.

76. El nuevo Convenio se refiere a todos los aspectos de la contaminación por los buques, excepto el vertimiento de desechos en el mar. Se aplica a los buques de todos los tipos incluidos los aliscafos, aerodeslizadores, sumergibles, artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes que operan en el medio marino. El Convenio no reglamenta la contaminación que resulte directamente de la exploración y explotación de los recursos mineros de los fondos marinos.

77. El Convenio está constituido por el articulado propiamente dicho, dos protocolos que tratan respectivamente de la formulación de informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y del arbitraje, y cinco anexos que contienen reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos; la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel; la contaminación por sustancias perjudiciales que no son transportadas a granel; la contaminación por las aguas sucias de los buques, y la contaminación por las basuras de los buques.

78. En los párrafos siguientes se resumen las principales disposiciones del Convenio de 1973, complementadas cuando procede por otras decisiones de la Conferencia.

a) *Prevención de la contaminación por hidrocarburos (anexo I)*

79. El Convenio mantiene los criterios relativos a descargas de hidrocarburos prescritos por las enmiendas de 1969 al

Convenio de contaminación de hidrocarburos de 1954, sin cambios importantes, excepto que se reduce la cantidad máxima de hidrocarburos cuya descarga está permitida, durante el viaje en lastre de petroleros nuevos, de 1/15.000 a 1/30.000 de la cantidad total de carga transportada. Estos criterios se aplican igualmente a los hidrocarburos persistentes (negros) y no persistentes (blancos). Un detalle nuevo e importante del Convenio de 1973 es el concepto de "zonas especiales". Ciertas zonas especificadas que se consideran muy vulnerables a la contaminación por hidrocarburos han sido designadas como "zonas especiales" dentro de las cuales queda totalmente prohibida la descarga de hidrocarburos, con algunas excepciones menores y muy bien definidas. Las principales zonas especiales señaladas en el Convenio son el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico, el Mar Rojo y la Zona de los "Golfos".

80. A todos los buques dedicados al transporte de hidrocarburos se les exigirá que apliquen el método de retención a bordo combinándolo con el sistema de "carga sobre residuos" o la descarga de instalaciones de recepción. Para ello, se exigirá que todos los petroleros nuevos y existentes y otros buques, con algunas excepciones, tengan montado a bordo equipo adecuado, que incluirá un dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos, equipo separador de aguas oleosas o un sistema de filtración, tanques de decantación, tanques de residuos, instalaciones de bombeo y tuberías de descarga.

81. Por cuanto se refiere a la construcción de los petroleros, se han incorporado en el Convenio de 1973 dos disposiciones importantes. Primero, los petroleros nuevos, a saber, aquellos cuyo contrato de construcción se hayan concertado después del 31 de diciembre de 1975, cuyo peso muerto sea de 70.000 toneladas o más, tendrán que llevar tanques de lastre separado de capacidad suficiente para proporcionar un calado de servicio adecuado sin necesidad de meter agua de lastre en los tanques de carga. Esta prescripción no obliga, sin embargo, a que se instalen tanques de doble fondo. Segundo, los petroleros nuevos habrán de satisfacer las prescripciones de compartimentado y estabilidad con avería de modo que puedan sobrevivir después de sufrir una avería por abordaje o varada en cualquier condición de carga.

b) *Control de la contaminación por sustancias nocivas líquidas (anexo II)*

82. El Convenio detalla criterios de descarga y medidas de control de la contaminación por sustancias líquidas nocivas transportadas a granel. A dicho efecto, se dividen las sustancias nocivas líquidas en cuatro categorías, con arreglo a los riesgos que puedan ocasionar para los recursos marinos, la salud humana, los alicientes recreativos y los usos legítimos de las aguas del mar. Han sido evaluadas e incluidas en una lista que forma un apéndice del Convenio unas 250 sustancias. La descarga de residuos que contengan tales sustancias solamente puede efectuarse en instalaciones de recepción o directamente en el mar si se cumplen también ciertas condiciones que varían según la categoría de sustancia. De todos modos está prohibida la descarga de residuos que contengan sustancias nocivas dentro de las 12 millas desde la tierra más próxima. El Mar Báltico y el Mar Negro han sido designados zonas especiales dentro de las cuales se prohíbe la descarga de sustancias nocivas líquidas.

c) *Prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque (anexo III)*

83. El Convenio contiene disposiciones generales relativas a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales que son objeto de transporte marítimo en paquetes,

contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque. Ahora se va a elaborar un conjunto de prescripciones detalladas relativas a embalajes, marcado, etiquetado y documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y otros aspectos encaminados a prevenir o minimizar la contaminación del medio marino por dichas sustancias; este trabajo se realizará en el ámbito del actual Código marítimo internacional de mercancías peligrosas u otro marco apropiado.

d) *Prevención de la contaminación por las aguas sucias y las basuras de los buques (anexos IV y V)*

84. No se permitirá que los buques descarguen aguas sucias dentro de las cuatro millas desde la tierra más próxima a menos que tengan en funcionamiento una instalación de tratamiento homologada; entre las 4 y 12 millas desde el litoral, las aguas sucias habrán de ser desmenuzadas y desinfectadas antes de soltarse a la mar.

85. En cuanto a la eliminación de las principales clases de basura, se han fijado distancias mínimas desde el litoral. Está prohibido echar al mar cualquier clase de materia plástica.

e) *Transgresiones (artículo 4)*

86. Toda transgresión del Convenio, por ejemplo, la descarga ilícita de sustancias perjudiciales o la falta de cumplimiento de las prescripciones del Convenio relativas a la construcción y equipo de un buque, dondequiera que se produzca esa transgresión, será punible por la legislación del Estado de pabellón. Si la transgresión del Convenio ocurre dentro de la jurisdicción de cualquier Parte en el mismo, será punible ya sea por la legislación de esa Parte o con arreglo a la legislación del Estado de pabellón. A este respecto se dispone que se interpretará el término "jurisdicción" a la luz del derecho internacional vigente cuando haya de aplicarse o interpretarse el Convenio.

f) *Inspección de los buques (artículo 5)*

87. Con la sola excepción de embarcaciones muy pequeñas, todos los buques dedicados a viajes internacionales tendrán que llevar a bordo determinados certificados internacionales que prescribe el Convenio. Estos certificados pueden aceptarse en puertos extranjeros como evidencia inmediata de que el buque cumple con las prescripciones del Convenio. No obstante, cuando existan motivos claros para pensar que la condición del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente a los pormenores del certificado, o si resulta que el buque no lleva certificado válido, la autoridad que efectúe la inspección podrá detener al buque hasta quedar satisfecha de que el buque puede salir a la mar sin que ello signifique una amenaza irrazonable de dañar el medio marino.

g) *Resoluciones de la Conferencia*

88. La Conferencia aprobó 26 resoluciones, muchas de las cuales piden a la OCMÍ que prosiga sus estudios encaminados a la aplicación eficaz y mejoramiento del Convenio de 1973. Durante su primer período de sesiones el Comité de Protección del Medio Marino aprobó un plan de acción para llevar a la práctica dichas Resoluciones.

Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969

89. El desastre del *Torrey Canyon*, en 1967, hizo ver que existían lagunas en el régimen de derecho público internacional con relación a ciertas actividades desempeñadas en alta mar capaces de crear una amenaza de polución que afectara

los intereses de los Estados. Concretamente vino a preguntarse hasta qué punto el Estado ribereño podía tomar medidas de protección de su litoral cuando un siniestro ocurrido en alta mar originaba una amenaza de contaminación petrolífera de dicho Estado, sobre todo cuando las medidas que se impusieran iban a afectar los intereses de navieros y consignatarios extranjeros o incluso Estados del pabellón. Se reconoció que hacía falta elaborar un nuevo régimen que viniera a reconocer la necesidad de permitir cierto grado de intervención del Estado en la alta mar en casos de extrema gravedad, pero señalara claramente sus límites y estipulara en qué condiciones y con arreglo a qué procedimientos podría ejercerse tal derecho de intervención.

90. Cumpliendo instrucciones del Consejo de la OCMÍ, el Comité Jurídico preparó proyectos de cláusulas en esta materia, las cuales fueron estudiadas por una Conferencia reunida en Bruselas en 1969. La Conferencia adoptó el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969. El Convenio confirma el derecho del Estado ribereño a tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos debido a la contaminación o amenaza de contaminación por hidrocarburos resultante de un accidente marítimo. No obstante, el Estado ribereño sólo puede ejercer ese derecho si es necesario y guarda proporción con la contaminación o riesgo de que se produzca, y después de haber consultado con los interesados, entre los cuales figuran en particular el Estado o Estados del pabellón del buque o buques afectados, los propietarios de los buques o de los cargamentos en cuestión y, siempre que lo permitan las circunstancias, expertos independientes nombrados a tal efecto. El Estado ribereño cuyas medidas de intervención rebasen las permitidas por el Convenio tiene la responsabilidad de indemnizar por cualquier perjuicio que llegue a causar con tales medidas. El Convenio contiene disposiciones para la solución de controversias mediante negociación, conciliación o arbitraje.

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

91. El Convenio de intervención de 1969 se aplica a los siniestros que produzcan contaminación petrolífera. Considerando, no obstante, que cada día es mayor el volumen del transporte marítimo de sustancias químicas cuyo derrame constituiría una grave amenaza para el medio marino, la Conferencia de 1969 reconoció que sería necesario ampliar ese Convenio para que abarcara sustancias distintas de los hidrocarburos. Después de muchas deliberaciones y trabajo sobre este tema en el seno del Comité Jurídico se preparó y presentó a la Conferencia de 1973 sobre contaminación del mar un proyecto de instrumento que permitiera ampliar la aplicación del Convenio de 1969 a las sustancias distintas de los hidrocarburos.

92. La Conferencia adoptó el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, mediante el cual se amplía el alcance jurídico del Convenio de intervención de 1969 a aquellas sustancias distintas del petróleo que aparecen en un anexo al Protocolo o que reúnen características esencialmente semejantes a las de dichas sustancias.

Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969

93. Otra importante cuestión jurídica que sacó a relucir el siniestro del *Torrey Canyon* fue la necesidad de definir las bases y extensión de la responsabilidad de los propietarios del

buque o de la carga por daños que sufrieran los Estados u otras personas como resultado de un siniestro marítimo que originase contaminación petrolífera. Este problema esencialmente de "derecho privado" lo acometió también el Comité Jurídico de la OCMI. Basándose en el proyecto preparado por ese Comité, la Conferencia de Bruselas de 1969 adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

94. En virtud de este Convenio, se atribuye al propietario del buque que transporta los hidrocarburos la responsabilidad por los daños de contaminación petrolífera. Esta responsabilidad del armador es estricta; no obstante, se le exonera si puede demostrar que el derrame de hidrocarburos se debió a ciertas causas excepcionales perfectamente definidas. La responsabilidad del propietario del buque queda limitada a cada suceso concreto. Esta limitación se basa en el arqueo del buque, pero se estipula una cifra máxima, cualquiera que sea el tonelaje del buque siniestrado. El Convenio contiene cláusulas que determinan qué tribunales tendrán jurisdicción para los casos en que los daños de contaminación ocurran en más de un Estado y disposiciones relativas al reconocimiento y ejecución de los fallos de los tribunales competentes en los demás Estados contratantes. Se exige que los armadores de los Estados contratantes mantengan un seguro u otra garantía aceptable que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio.

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

95. Si bien el Convenio de responsabilidad de 1969 instituyó un buen mecanismo para garantizar el pago de indemnización por daños de contaminación petrolífera, no llegó a resolver satisfactoriamente todas las cuestiones jurídicas, financieras y de otra índole discutidas durante la Conferencia de 1969. Algunos Estados suscitaron objeciones al régimen instituido aduciendo que se basaba en el concepto de responsabilidad estricta del naviero por unos daños que no le era posible prever, lo cual era apartarse rotundamente del derecho marítimo consuetudinario que basa la responsabilidad en la culpa. Por otra parte, algunos Estados no estimaron satisfactorio el sistema de limitación de la responsabilidad que se había adoptado. Estimaron que las cifras de limitación estipuladas serían probablemente insuficientes en el caso de daños de contaminación por hidrocarburos que llegara a ocasionar el siniestro de alguno de los superpetroleros entonces en proyecto o en curso de construcción. En vista de ello pedían que el monto de la indemnización no se limitara o que se estipulara una cifra muy elevada de limitación, si es que podía llegar a aceptarse tal cifra.

96. Viendo las reservas así expresadas, la Conferencia de 1969 estudió una transacción que proponía el establecimiento de un Fondo internacional, suscrito por los intereses relacionados con la carga, y que serviría el doble propósito de exonerar al naviero de los gravámenes que le imponían las prescripciones del nuevo Convenio, por una parte, y por otra, de ofrecer una indemnización adicional a las víctimas de daños de contaminación en aquellos casos en que las indemnizaciones previstas por el Convenio de 1969 fueran insuficientes o inobtenibles. La Conferencia recomendó que la OCMI asumiera el estudio y preparación de ese proyecto. En consecuencia, el Comité Jurídico preparó un proyecto de Convenio para la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños originados por una contaminación de hidrocarburos.

97. En 1971 una Conferencia convocada por la OCMI adoptó el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por

la contaminación de hidrocarburos. Este Convenio es complementario del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1969.

98. En virtud del Convenio del Fondo de 1971, se constituye un Fondo internacional de indemnización de los daños de contaminación petrolífera con dos fines: primero, para garantizar una indemnización adecuada a las víctimas de daños de contaminación que no puedan obtener el resarcimiento total o parcial de esos daños en virtud del Convenio de responsabilidad de 1969, y segundo, para exonerar parcialmente a los armadores de los gravámenes financieros adicionales que les impone ese Convenio de responsabilidad civil de 1969. No obstante, el armador sólo puede beneficiarse de la protección que le confiere el Convenio de 1971 si su buque cumple con ciertos Convenios internacionales en los cuales se estipulan normas de seguridad y de prevención de la contaminación. El Estado que haya sufrido daños de contaminación petrolífera y no haya quedado plenamente indemnizado en virtud del Convenio de 1969 recibirá del Fondo una indemnización que puede ser superior al doble de la cuantía de limitación estipulada en el Convenio de responsabilidad civil de 1969.

99. El Fondo se nutre de contribuciones iniciales y anuales pagaderas por las personas de los Estados contratantes que reciban cantidades importantes de "hidrocarburos sujetos a contribución" en los puertos o instalaciones terminales de dichos Estados. La determinación de cuotas y demás actividades administrativas son llevadas a cabo por una Organización del Fondo compuesta por todos los Estados contratantes. Orgánicamente, el Fondo está formado por una Asamblea, un Comité Ejecutivo (en ciertos casos) y una Secretaría regida por un Director.

ii) *Recomendaciones y otras pautas relativas a la prevención de la contaminación del mar por los buques*

Manual sobre la contaminación del mar

100. La OCMI ha estado elaborando un manual de información práctica sobre la contaminación del mar que, una vez listo, comprenderá cuatro secciones:

- I. Métodos para prevenir la contaminación petrolífera por los buques;
- II. Planes de emergencia;
- III. Recuperación de hidrocarburos procedentes de buques siniestrados;
- IV. Información práctica sobre medios de combatir los derrames de petróleo.

De momento sólo se ha terminado la sección IV relativa a derrames de petróleo, la cual ha sido publicada en un volumen separado. Su objeto es que sirva de ayuda a los Gobiernos, en particular a los de países en desarrollo, que pudieran llegar a enfrentarse con el problema de esos derrames y en él se encuentra información sobre los siguientes temas: propiedades de los diversos tipos de hidrocarburos y comportamiento de la mancha de petróleo en el mar; métodos de contención, recogida y tratamiento (mecánico y químico) de manchas de petróleo en la mar, y recogida y tratamiento del petróleo en los diversos tipos de playas y litorales.

Otros asuntos

101. También se han cursado a los Gobiernos recomendaciones sobre los temas siguientes:

a) Informes relativos a accidentes en que se haya producido un derrame importante de hidrocarburos, y nombramiento de un funcionario u organismo nacional encargado de recibir

tales informes y transmitir los detalles pertinentes a todos los demás Gobiernos interesados;

b) Especificaciones internacionales del rendimiento de equipo separador de agua e hidrocarburos y de los oleómetros;

c) Eliminación de aguas de sentina y lastres oleosos por los buques surtos en puerto (excluidos los efluentes de los tanques de carga/lastre de los petroleros), disposiciones relativas a las tuberías y especificaciones de la conexión universal a tierra; y

d) Instalaciones en los puertos para la recepción de residuos oleosos de los buques.

C. OTRAS TAREAS RELATIVAS A LA NAVEGACIÓN Y ACTIVIDADES MARÍTIMAS CONEXAS

102. El trabajo de la OCMÍ afecta también otros aspectos de la navegación y las actividades marítimas que no son fáciles de incluir en una de las dos categorías recién descritas. Entre los más importantes de estos otros ámbitos de acción de la OCMÍ cabe citar:

Arqueo de buques

103. En 1969 la OCMÍ convocó una Conferencia internacional sobre arqueo de buques que culminó en la adopción del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969. El Convenio distingue entre el arqueo bruto y el arqueo neto de los buques. El arqueo bruto se determina mediante una fórmula como función del volumen total de todos los espacios cerrados del buque y el arqueo neto se calcula aplicando otra fórmula, como función del volumen total de los espacios de carga, en relación con el puntal de trazado y el número de pasajeros.

104. La trascendencia de este nuevo Convenio no se limita a ofrecer, por primera vez, un sistema unificado para el arqueo de buques, sino que vendrá a simplificar muy considerablemente los cálculos del arqueo, cuando se comparan sus disposiciones con las reglamentaciones vigentes en esta materia. Cuando entre en vigor, este nuevo Convenio será de gran utilidad a las autoridades de administración marítima y portuaria, a los armadores y constructores navales y a cuantos utilizan el arqueo de buques.

Facilitación del tráfico marítimo internacional

105. El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, adoptado por una Conferencia convocada por la OCMÍ en 1965, tenía por objeto reducir y simplificar las formalidades gubernamentales, documentación y procedimientos burocráticos relacionados con la llegada, permanencia y salida de los buques. El Convenio entró en vigor el 5 de marzo de 1967. Hasta la fecha, son Partes en el mismo 34 Gobiernos. La Conferencia se refirió explícitamente a diversos problemas que requerían la inmediata atención de la Organización tales como el establecimiento de formularios normalizados, facilidades para los buques que realizan cruceros y sus pasajeros, formalidades relativas a los pasajeros en tránsito y procedimientos para la cuarentena de animales y plantas transportados por mar.

106. Estos diversos problemas han sido estudiados, primero por un Grupo de Trabajo constituido especialmente para ello por el Consejo de la OCMÍ y, posteriormente, por el Comité de Facilitación. Como resultado de estas deliberaciones, se han redactado recomendaciones sobre los temas siguientes: normalización de la documentación marítima; facilitación del transporte de contenedores; facilitación para buques en crucero; medidas de facilitación para los buques dedicados a servicios científicos; medidas de facilitación para pasajeros en tránsito, y facilitación del turismo y los viajes internacionales.

Actividades de la OCMÍ en el ámbito jurídico

107. Además del trabajo jurídico directamente relacionado con la prevención y control de la contaminación marina, el Comité Jurídico de la Organización ha emprendido estudios sobre diversos aspectos del derecho marítimo y la legislación naviera. Entre los principales temas cuyo estudio ha sido iniciado o está concluido hay que citar:

i) Transporte marítimo de material nuclear

108. En 1971 la Organización convocó, conjuntamente con el Organismo Internacional de Energía Atómica, una Conferencia que adoptó el Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de sustancias nucleares. El propósito de ese Convenio es resolver las dificultades y conflictos que nacen de la aplicación simultánea, para casos de daños de origen nuclear, de ciertos Convenios marítimos relativos a la responsabilidad del armador y de otros Convenios que atribuyen la responsabilidad nacida de accidentes nucleares a los operadores de las instalaciones nucleares de donde proceden o a las cuales están siendo transportadas las sustancias nucleares en cuestión.

ii) Condiciones que rigen el transporte marítimo de pasajeros y su equipaje

109. El Comité Jurídico acaba de terminar el trabajo de preparación de un proyecto de Convenio que regulará la responsabilidad del armador por muerte o lesiones corporales del pasajero o pérdida o daños sufridos por su equipaje. El proyecto de Convenio será estudiado para su adopción por una Conferencia diplomática que ha de reunirse en noviembre de 1974.

Entre otros asuntos que está estudiando el Comité Jurídico cabe mencionar:

a) Remoción de restos de naufragio y asuntos conexos

110. El objeto de este estudio es formular un Convenio internacional que venga a reglamentar los derechos y obligaciones de los Estados y armadores por lo que se refiere a la remoción de restos de naufragio que constituyan un peligro para la navegación. Se ha recibido una propuesta de incluir en el ámbito de este Convenio los restos de naufragio que puedan originar algún riesgo para el medio ambiente. Se proyecta tener listo el texto de un Convenio sobre este tema para su estudio y adopción en 1976.

b) Revisión del Convenio relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima, 1957

111. El Comité Jurídico acaba de iniciar el estudio de este tema con miras a que se adopte un Convenio revisado en 1976.

c) Régimen jurídico de los SADO

112. La creciente actividad oceanográfica de estos últimos años ha aconsejado instituir un régimen jurídico detallado que venga a definir y reglamentar, en particular, el tratamiento jurídico que debe darse a los artefactos, grandes y pequeños, flotantes o submarinos, que se utilizan para la investigación científica de los mares. Estos artefactos, que se ha dado en llamar Sistemas de Adquisición de Datos Oceánicos (SADO), han sido objeto de un estudio conjunto y de colaboración por la OCMÍ y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO. El objetivo que se persigue es redactar un tratado que se ocupe, entre otras cosas, de la identificación y ubicación de dichos artefactos y de la cuestión de la responsabilidad que de algún modo pueda re-

sultar del emplazamiento o funcionamiento de tales artefactos en la mar.

113. El Comité Jurídico también está estudiando activamente la cuestión de ampliar el Convenio de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (ver párrafos 88-89 *supra*) para que abarque la contaminación por sustancias que no sean hidrocarburos.

Actividades de la OCMÍ en el ámbito de la asistencia técnica a los países en desarrollo

114. La Estrategia Internacional del Desarrollo se ha fijado entre sus principales objetivos la formación y expansión por los países en desarrollo de sus propias flotas mercantes como uno de los medios que les permitan mejorar su balanza de pagos en el comercio mundial. Uno de los principales problemas con que han de enfrentarse los países en desarrollo cuando intentan constituir y explotar líneas de navegación nacionales es que no disponen de personal técnico suficiente para la administración, dotación y servicios de las empresas navieras. A través de sus actividades de orden técnico en el ámbito de la navegación y otras especializaciones marítimas, la OCMÍ está muy bien equipada para prestar ese tipo de ayuda. Está en marcha un programa de asistencia técnica para los países en desarrollo y se ha proporcionado asistencia de expertos a esos países en las siguientes especialidades: seguridad de la navegación y formación marítima; administración de la seguridad del buque; proyecto del buque y aspectos técnicos de la construcción naval; transporte marítimo de mercancías; prevención y control de la contaminación del mar por los buques; transporte de contenedores; buques especiales y unidades para explotaciones marítimas mar adentro; facilitación del tráfico marítimo; operaciones portuarias; normas de derecho y reglamentaciones aplicables a los buques y a la navegación; derecho marítimo.

115. La OCMÍ es uno de los organismos ejecutores del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en virtud de lo cual se le ha encargado la ejecución de varios proyectos de gran envergadura en Argelia, Brasil, Bulgaria y Egipto.

116. En Argelia (Argel) la OCMÍ está ejecutando un proyecto de formación de personal marítimo. Su propósito es ayudar al Gobierno de Argelia en la tarea de formación profesional de nacionales para su creciente flota mercante y la promulgación de legislación encaminada a la ejecución en el ámbito nacional de los diversos Convenios internacionales ratificados por el país.

117. En el Brasil (Río de Janeiro) la OCMÍ está ejecutando un proyecto para ampliar y modernizar el programa de formación de personal destinado a la Marina Mercante y operaciones portuarias. El objetivo es proporcionar los servicios y cursos necesarios para capacitar al personal docente que enseñará en el centro de formación de oficiales, maquinistas navales y técnicos para la creciente Marina Mercante del Brasil.

118. En Bulgaria (Varna) la OCMÍ es el organismo ejecutor de un proyecto para ampliar las actividades del Instituto de proyectos e investigaciones para construcción naval.

119. En la República Árabe de Egipto (Alejandría) la OCMÍ está ejecutando un proyecto que resultará en dejar montado un Instituto regional de formación marítima. Hasta la fecha han estado contribuyendo al proyecto o van a hacerlo los siguientes países: Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Irak, Kuwait, Qatar, República Árabe Libia, República Árabe Siria, República Democrática Popular del Yemen y Sudán. La finalidad del proyecto es formular un programa global de formación que sirva las exigencias regionales y permita robustecer y desarrollar el sector de transporte marítimo en cada uno de los países participantes.

120. La OCMÍ también tiene a su cargo un gran número de proyectos de pequeña escala y de becas. Proporciona a los países en desarrollo expertos en formación marítima, legislación marítima, practica, prevención de la contaminación marina, seguridad marítima, construcción y reparación de buques y arquitectura naval. Siguen aumentando notablemente cada año las becas y programas de formación de súbditos de países en desarrollo, lo cual se considera de vital importancia como complemento de las actividades realizadas con el apoyo del PNUD.

121. La OCMÍ no pierde nunca de vista la necesidad de consultar y coordinar su trabajo con los de otros organismos que puedan intervenir en campos relacionados con los de esta Organización. Gracias a estas consultas se han concluido arreglos de trabajo con algunos de esos otros organismos. En particular, se ha robustecido la colaboración con la Organización Internacional de Trabajo (OIT) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

122. Por ejemplo, la OIT ha proporcionado los servicios de expertos en operaciones portuarias y servicios de fonda para el proyecto del Brasil, y se ha pedido a la UNCTAD que proporcione expertos en el ámbito comercial y económico de la navegación para el proyecto regional de Alejandría.

123. En cuanto a la asistencia técnica para la formación de gente de mar, que ocupa simultáneamente a la OCMÍ y a la OIT, el Secretario General de la OCMÍ y el Director General de la OIT han establecido bases de estrecha cooperación para sacar el máximo rendimiento de los recursos disponibles en ambas organizaciones.

124. La OCMÍ y la UNCTAD, reconociendo que sus respectivas actividades e intereses en el campo de la navegación y otros asuntos marítimos son complementarias, han mantenido una estrecha relación de trabajo encaminada a garantizar que, siempre que sea oportuno, se formule un programa coordinado de asistencia técnica en transporte marítimo que beneficie a los países en desarrollo que pidan esa ayuda. Como parte de esta estrecha colaboración, las dos Organizaciones han publicado un documento en el que se definen las principales áreas de sus respectivas competencias y se describen los servicios que pueden ofrecer, conjunta o separadamente, la OCMÍ y la UNCTAD, en la prestación de ayuda con los auspicios del PNUD.

125. El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento ha confiado a la OCMÍ la ejecución de un proyecto para la rehabilitación de la flota interinsular de Indonesia, que cuenta con más de 200 unidades. Este proyecto, una vez terminado, habrá logrado mantener en servicio el máximo número de buques de la flota interinsular que sea rentable modernizar para que cumplan las normas de seguridad internacionales, llegándose de ese modo a la máxima utilización de los recursos disponibles.

Relaciones con otras organizaciones

126. Para el cumplimiento de sus muchas y diversas actividades la OCMÍ recurre a la información y asesoramiento de un gran número de organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales, que tienen intereses en los diversos aspectos de la navegación y el transporte marítimo. Las organizaciones intergubernamentales se asocian a las actividades de la OCMÍ por medio de acuerdos especiales o arreglos de cooperación, y a las organizaciones no gubernamentales se les concede la categoría de "entidades consultivas" siempre que es necesario. En virtud de estos arreglos, las organizaciones interesadas pueden participar en las deliberaciones de los órganos de la OCMÍ y someter a la consideración de éstos documentos, información u opiniones. De este modo los órganos de la OCMÍ tienen a su alcance un amplio fondo de asesoramiento técnico y profesio-

nal en varias disciplinas conexas; este procedimiento permite garantizar que las reglamentaciones, recomendaciones y directrices preparadas por los mencionados órganos tienen debidamente en cuenta la realidad práctica y la opinión e intereses peculiares de las entidades llamadas a ejecutar las decisiones de la Organización. Entre las organizaciones con las que la OCMI ha establecido relaciones de trabajo figuran: la Organización de Unidad Africana, la Asociación Internacional de Faros y Balizas y la Organización Hidrográfica Internacional.

IV. Coordinación de las actividades de la Organización con el trabajo de otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas

127. La OCMI ha reconocido siempre que el trabajo que realiza en el terreno técnico y en el jurídico por lo que se refiere a la navegación y otras operaciones marítimas es parte del esfuerzo total del sistema de las Naciones Unidas para lograr los objetivos económicos, sociales y educacionales señalados en el Artículo 55 de la Carta de las Naciones Unidas. Por dicho motivo, desde su creación, ha aceptado el papel central y coordinador de las Naciones Unidas y ha acordado cooperar para que la coordinación de la política y actividades de las Naciones Unidas y sus organismos especializados sea plenamente eficaz.

128. Para ello, la OCMI ha establecido métodos de trabajo, formales e informales, con las Naciones Unidas, sus órganos y comisiones orgánicas y con los organismos especializados y otras organizaciones cuyo trabajo afecta, o puede afectar de algún modo, las actividades de la OCMI. En los siguientes párrafos se encontrará un breve resumen de las relaciones y formas de cooperación de la OCMI con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas.

Naciones Unidas

129. En virtud del Acuerdo convenido entre las Naciones Unidas y la OCMI, esta Organización mantiene, esencialmente a través de la Secretaría, un enlace continuo con las Naciones Unidas en todo lo que afecta a sus actividades. Cada año se presenta un informe completo del trabajo de la OCMI al Consejo Económico y Social para que lo estudien y comenten sus miembros. Los detalles de los programas de trabajo proyectados por la OCMI, bienales y a medio y largo plazo, son siempre remitidos a la Secretaría de las Naciones Unidas para que ésta los transmita a los órganos competentes para su información y comentario. A través de su Secretaría, la OCMI participa plenamente en los diversos órganos establecidos para promover la máxima coordinación dentro del sistema de las Naciones Unidas, en particular el Comité del Programa y de la Coordinación, el Comité Administrativo de Coordinación y la Dependencia Común de Inspección.

130. La OCMI también coopera y mantiene enlace con otros órganos y entidades especializadas de las Naciones Unidas.

Comisiones económicas regionales

131. La OCMI mantiene contacto con las comisiones económicas regionales, en particular en lo que respecta al transporte marítimo. Estas relaciones, que no han sido muy intensas en el pasado, están siendo reorganizadas y mejoradas. Se presta atención particular al enlace de la OCMI con las comisiones económicas establecidas en las regiones en desarrollo.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y Comisión de las Naciones Unidas sobre Derecho Mercantil Internacional

132. La OCMI ha seguido de cerca el trabajo de estos dos órganos y ha participado positivamente en sus actividades,

especialmente en lo relativo a legislación naviera internacional. Es muy estrecha la relación entre las Secretarías de la OCMI y de la UNCTAD, las que tienen por costumbre cooperar y consultar entre sí para todo lo que afecta los intereses comunes de ambas organizaciones. Tratándose de asistencia técnica a los países en desarrollo en materia de navegación, las dos organizaciones trabajan conjuntamente cuando es aconsejable.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

133. La OCMI es uno de los organismos ejecutores del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y asume la responsabilidad de un creciente programa de asistencia técnica en el terreno de la navegación. Al cumplir esta función, la OCMI utiliza plenamente los servicios del PNUD, en particular por conducto de sus Representantes Residentes. También recibe asesoramiento, información y otras formas de ayuda de las comisiones económicas regionales.

Organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Atómica

134. La OCMI ha concertado arreglos de trabajo con muchos organismos especializados y con el OIEA. En algunos casos estos arreglos han sido incorporados en acuerdos protocolarios; en otros casos se basan en fórmulas convenidas entre las Secretarías, con la aprobación de los respectivos órganos rectores. Gracias a estos arreglos, se mantiene un enlace continuo con los diversos organismos. Siempre que las circunstancias lo han aconsejado, se han iniciado otras formas de cooperación permanentes o especiales para problemas de interés común para la OCMI, por una parte, y para uno o más organismos, por la otra. A título de ejemplo, cabe citar además de los ya mencionados en este documento:

- 1) El Comité Mixto OCMI/OIT sobre formación de la gente de mar;
- 2) El Grupo Mixto OCMI/FAO/OIT de consultores en seguridad de los buques pesqueros.

135. Acaso el más importante de los arreglos de cooperación concluidos entre la OCMI y otros organismos es el Grupo de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP), patrocinado conjuntamente por las Naciones Unidas, FAO, UNESCO, OMM, OMS y OCMI. Este Grupo se encarga de estudiar las cuestiones científicas acerca de las cuales los organismos patrocinadores necesitan contar con asesoramiento pericial en el ámbito de la contaminación del medio ambiente. La OCMI ha utilizado los servicios de este Grupo para definir los diversos cargamentos nocivos y peligrosos que cabe considerar como posibles contaminantes.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

136. La OCMI intervino positivamente en los preparativos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano celebrada en 1972. Cumpliendo decisiones de la Asamblea y del Consejo de la OCMI, la Secretaría de la Organización cooperó con la Secretaría de las Naciones Unidas durante las diversas etapas preparatorias. En particular, se puso a disposición de la Secretaría de las Naciones Unidas a un miembro de la Secretaría de la OCMI para las tareas preparatorias relativas a la contaminación del mar. Además, la OCMI actuó de anfitriona en su sede para la celebración del primer período de sesiones del Grupo de Trabajo intergubernamental sobre contaminación del mar, que contribuyó a preparar la Conferencia. A su vez, la Secretaría participó plenamente en las tareas de la propia Conferencia. En una resolución aprobada durante su séptimo período ordinario

de sesiones, en octubre de 1971, la Asamblea pidió al Consejo, al Comité de Seguridad Marítima y al Secretario General de la OCMI que cumpliera toda decisión de la Conferencia sobre el Medio Humano que confiara responsabilidades a la OCMI.

137. Desde que fue establecido en virtud de la resolución 2997 (XXVII) de la Asamblea General, la Secretaría de la OCMI ha mantenido relaciones de cooperación con la Secretaría del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, ha seguido sus actividades y participado en las deliberaciones del Consejo de Administración del Programa.

Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional y Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

138. Cumpliendo decisiones de los órganos rectores de la OCMI, la Secretaría de la OCMI ha participado plenamente en los trabajos de la Comisión de fondos marinos, sobre todo cuando ésta ha deliberado sobre aquellas partes de su mandato que tratan de la preservación del medio marino, en particular, la prevención de la contaminación y las investigaciones científicas en este ámbito. Por propia iniciativa o a petición de la Comisión, de sus Subcomisiones o de alguna delegación, la Secretaría de la OCMI ha presentado documentos informativos sobre aquellos aspectos de las actividades de la OCMI relacionadas con las de la Comisión. En muchos casos se complementaron estos documentos con intervenciones orales de los representantes de la Secretaría de la OCMI en diversas reuniones de la Comisión de fondos marinos, sus Subcomisiones y demás órganos subsidiarios de las mismas.

139. A continuación se da una lista de los principales documentos e intervenciones aportados por la Secretaría de la OCMI en diversas reuniones de la Comisión de fondos marinos y sus Subcomisiones.

- 1) Declaración en la 17a. sesión de la Subcomisión III, el 17 de marzo de 1972.
- 2) Documentos sobre los preparativos para la Conferencia Internacional de 1973 sobre contaminación del mar, presentados ante la Subcomisión III en su período de sesiones de julio/agosto de 1972 (A/AC.138/SC.III/L.15).
- 3) Documento sobre sistemas de separación de tráfico presentado ante la Subcomisión III en su período de sesiones de julio/agosto de 1972 (MISC.72(8)).
- 4) Declaración para presentar el documento sobre sistemas de separación de tráfico, en la 22a. sesión de la Subcomisión III el 26 de julio de 1972 (A/AC.138/SC.III/L.21).
- 5) Declaración para presentar el documento A/AC.138/SC.III/L.15, hecha en la 23a. sesión de la Subcomisión III el 28 de julio de 1972.
- 6) Documento sobre actividades preparatorias de la Conferencia de la OCMI sobre contaminación del mar, 1973, presentado ante la Subcomisión III en su período de sesiones de marzo/abril de 1973 (A/AC.138/SC.III/L.30).
- 7) Declaración para presentar el documento A/AC.138/SC.III/L.30, hecha en la 37a. sesión de la Subcomisión III el 29 de marzo de 1973.

Además de estos documentos y declaraciones, los representantes de la Secretaría de la OCMI intervinieron en muchas de las reuniones de los Grupos de Trabajo establecidos por la Subcomisión III.

140. Como era de esperar, muchas de las referencias a las actividades de la OCMI que se hicieron durante las deliberaciones de la Comisión de los fondos marinos mencionaron de modo particular los preparativos que estaba haciendo la Organización para celebrar una Conferencia sobre conta-

minación del mar en 1973. Mediante la documentación y declaraciones dirigidas a la Comisión de fondos marinos, la Secretaría de la OCMI informó sobre los preparativos para dicha Conferencia y comunicó a los órganos competentes de la OCMI las opiniones expresadas en la Comisión de fondos marinos acerca de temas que podían afectar el trabajo de la Conferencia de la OCMI.

141. Esta Conferencia, cuando se reunió en octubre de 1973, tomó nota de una comunicación remitida por el Presidente de la Comisión de los fondos marinos sobre las relaciones entre las tareas de la Conferencia de la OCMI y las de la Conferencia sobre el derecho del mar. Como resultado de sus deliberaciones sobre esta cuestión, la Conferencia sobre contaminación del mar incluyó en el texto del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, una cláusula que dice:

“Nada de lo dispuesto en el presente Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del derecho marítimo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, convocada en virtud de la resolución 2750 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes o futuras de cualquier Estado en lo concerniente al derecho marítimo y a la naturaleza y amplitud de su jurisdicción sobre su zona costera o sobre buques de su pabellón.” (Art. 9, párr. 2.)

142. Asimismo, en el artículo 3 (que trata del ámbito de aplicación del Convenio) se dispone que “nada de lo dispuesto en el presente artículo se interpretará en el sentido de que deroga o amplía los derechos soberanos de las Partes, en virtud del derecho internacional, sobre los fondos marinos y su subsuelo adyacentes a sus costas, a los efectos de explotación y explotación de sus recursos naturales”.

143. Además de estas disposiciones del propio Convenio, la Conferencia estimó necesario explicar más detalladamente, mediante resoluciones, cómo concebía las relaciones entre sus tareas y las de la Conferencia sobre el Derecho del Mar.

144. En la resolución 23 la Conferencia, considerando que el Convenio que acababa de adoptar trataba esencialmente de cuestiones técnicas como el proyecto, equipo y explotación de los buques, expresó la opinión de que:

a) El foro más competente para deliberar acerca de la cuestión de la naturaleza y amplitud de los derechos de los Estados sobre las aguas del mar era la Conferencia sobre el Derecho del Mar;

b) Que la decisión de la Conferencia de la OCMI reflejaba una manifiesta intención de dejar que esa cuestión fuera tratada por dicha Conferencia sobre el Derecho del Mar; y

c) Que el ejercicio de ciertos derechos por un Estado dentro de su jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio (de 1973) no excluía la existencia de otros derechos de ese Estado en virtud del derecho internacional.

145. En la resolución 25, la Conferencia, tras tomar nota de que la Conferencia sobre el Derecho del Mar había sido convocada por las Naciones Unidas, declaraba que, en su opinión, el derecho internacional relativo a la contaminación marina formaba parte del derecho del mar y pedía al Secretario General de la OCMI que transmitiera a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, “para que ésta pudiera tenerlo en cuenta en el contexto más amplio de sus deliberaciones”, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

146. En la resolución 24, la Conferencia de 1973 reconoció la necesidad de que hubiera coordinación eficaz de las

actividades de las diversas organizaciones internacionales que intervienen en la prevención y control de la contaminación del mar y recomendó que la OCMÍ, cuando fuera necesario, consultara con otras organizaciones internacionales y órganos expertos competentes del sistema de las Naciones Unidas y recabara su ayuda para lograr los objetivos del Convenio de 1973. Los textos de las referidas resoluciones de la Conferencia aparecen en el anexo III de este documento.

V. Conclusión

147. La Secretaría de la OCMÍ presenta este extenso documento en esta oportunidad porque considera que ha de interesar a las delegaciones que asisten a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar disponer de una descripción cabal del trabajo que realiza o tiene proyectado la OCMÍ en el ámbito marítimo.

ANEXO I

Estado de ratificación de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

Estados	Fecha de recepción del instrumento de aceptación	Estados	Fecha de recepción del instrumento de aceptación
Alemania, República Federal de	7 enero 1959	Kuwait	5 julio 1960
Arabia Saudita	25 febrero 1969	Libano	3 mayo 1966
Argelia	31 octubre 1963	Liberia	6 enero 1959
Argentina	18 junio 1953	Madagascar	8 marzo 1961
Australia	13 febrero 1952	Malasia	16 junio 1971
Barbados	7 enero 1970	Maldivas	31 mayo 1967
Bélgica	9 agosto 1951	Malta	22 junio 1966
Birmania	6 julio 1951	Marruecos	30 julio 1962
Brasil	4 marzo 1963	Mauritania	8 mayo 1961
Bulgaria	5 abril 1960	México	21 septiembre 1954
Canadá	15 octubre 1948	Nigeria	15 marzo 1962
Costa de Marfil	4 noviembre 1960	Noruega	29 diciembre 1958
Cuba	6 mayo 1966	Nueva Zelandia	9 noviembre 1960
Checoslovaquia	1 octubre 1963	Omán	30 enero 1974
Chile	17 febrero 1972	Países Bajos	31 marzo 1949
China	1 marzo 1973	Pakistán	21 noviembre 1958
Chipre	21 noviembre 1973	Panamá	31 diciembre 1958
Dinamarca	3 junio 1959	Perú	15 abril 1968
Ecuador	12 julio 1956	Polonia	16 marzo 1960
Egipto	17 marzo 1958	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	14 febrero 1949
España	23 enero 1962	República Árabe Libia	16 febrero 1970
Estados Unidos de América	17 agosto 1950	República Árabe Siria	28 febrero 1963
Filipinas	9 noviembre 1964	República de Corea	10 abril 1962
Finlandia	21 abril 1959	República Democrática Alemana	25 septiembre 1973
Francia	9 abril 1952	República Dominicana	25 agosto 1953
Ghana	6 julio 1959	República Khmer	3 enero 1961
Grecia	31 diciembre 1958	República Unida del Camerún	1 mayo 1961
Guinea Ecuatorial	6 septiembre 1972	República Unida de Tanzania	8 enero 1974
Haití	23 junio 1953	Rumania	28 abril 1965
Honduras	23 agosto 1954	Senegal	7 noviembre 1960
Hong Kong*	7 junio 1967	Sierra Leona	14 marzo 1973
Hungría	10 junio 1960	Singapur	17 enero 1966
India	6 enero 1959	Sri Lanka	6 abril 1972
Indonesia	18 enero 1961	Suecia	27 abril 1959
Irak	28 agosto 1973	Suiza	20 julio 1955
Irán	2 enero 1958	Tailandia	20 septiembre 1973
Irlanda	26 febrero 1951	Trinidad y Tabago	27 abril 1965
Islandia	8 noviembre 1960	Túnez	23 mayo 1963
Israel	24 abril 1952	Turquía	25 marzo 1958
Italia	28 enero 1957	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	24 diciembre 1958
Japón	17 marzo 1958	Uruguay	10 mayo 1968
Jordania	9 noviembre 1973	Yugoslavia	12 febrero 1960
Kenia	22 agosto 1973	Zaire	16 agosto 1973

* Miembro asociado.

ANEXO II

Lista de convenios y otros instrumentos de los cuales la OCMÍ es depositaria

- 1) Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1948 (SOLAS 1948).
Entrada en vigor: 19 de noviembre de 1952.
- 2) Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960 (SOLAS 1960).
Entrada en vigor: 26 de mayo de 1965.
 - a) Enmiendas 1966: todavía sin vigor;
 - b) Enmiendas 1967: todavía sin vigor;
 - c) Enmiendas 1968: todavía sin vigor;
 - d) Enmiendas 1969: todavía sin vigor;
 - e) Enmiendas 1971: todavía sin vigor;
 - f) Enmiendas 1973 (disposiciones generales): todavía sin vigor;
 - g) Enmiendas (granos) 1973: todavía sin vigor.
- 3) Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, 1960 (COLREG 1960).
Aplicado desde 1° de septiembre de 1965.
- 4) Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG 1972).
Todavía sin vigor.

- 5) Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos enmendado (OILPOL (enmendado) 1954).
 a) Enmiendas 1969: todavía sin vigor;
 b) Enmiendas (Gran barrera de coral) 1971: todavía sin vigor;
 c) Enmiendas (tanques) 1971: todavía sin vigor.
- 6) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (OILPOL 1973).
 Todavía sin vigor.
- 7) Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (FAL 1965).
 Entrada en vigor: 5 de marzo de 1967.
 a) Enmienda 1973: todavía sin vigor;
 b) Enmiendas al anexo:
 i) Cruceros y pasajeros en crucero.
 Entrada en vigor: 12 de agosto de 1971.
 ii) Pasajeros en tránsito y servicios científicos: todavía sin vigor;
 iii) Equipo de manipulación de la carga: todavía sin vigor.
 iv) Permiso de tierra: todavía sin vigor;
 v) Conversión en normas de las prácticas recomendadas: todavía sin vigor.
- 8) Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (LL 1966).
 Entrada en vigor: 21 de julio de 1968.
 a) Enmiendas 1971: todavía sin vigor.
- 9) Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (TONNAGE 1969).
 Todavía sin vigor.
- 10) Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (INTERVENTION 1969).
 Todavía sin vigor.
- 11) Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973 (INTERVENTION PROT 1973).
 Todavía sin vigor.
- 12) Convenio internacional sobre la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969 (CLC 1969).
 Todavía sin vigor.
- 13) Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971 (STP 1971).
 Entrada en vigor: 2 de enero de 1974.
- 14) Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973 (SPACE STP 1973).
 Todavía sin vigor.
- 15) Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de sustancias nucleares, 1971 (NUCLEAR 1971).
 Todavía sin vigor.
- 16) Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (FUND 1971).
 Todavía sin vigor.
- 17) Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CSC 1972).
 Todavía sin vigor.

ANEXO III

Algunas resoluciones aprobadas por la Conferencia de 1973 sobre Contaminación del Mar

RESOLUCIÓN 3. ELIMINACIÓN TOTAL DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LOS BUQUES

La Conferencia,

Considerando que ha concertado el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

Considerando el párrafo e) de la recomendación 86 adoptada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, 1972, en la que se insta a los Gobiernos a que, en el ámbito de la Conferencia sobre Contaminación del Mar, 1973, de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental procuren, entre otros objetivos, el de hacer todo lo posible para eliminar totalmente la contaminación deliberada resultante de los hidrocarburos vertidos por los buques, fijándose como meta el conseguirlo hacia mediados del presente decenio,

Considerando que el Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente pidió al Director Ejecutivo, en su primer período de sesiones, que instara a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que estipulara un plazo para la prohibición total de la descarga intencional de hidrocarburos en los mares,

Considerando que el Convenio y, en particular, las reglas establecidas en el mismo en materia de descargas de hidrocarburos en el mar constituirán un medio importante de combatir la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques,

Considerando, no obstante, que el Convenio por sí solo puede no ser suficiente para proteger satisfactoriamente el mar contra la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques,

Recomienda que los Gobiernos y otros órganos interesados inicien una acción concertada, que incluya la elaboración de reglas suplementarias en el ámbito de la Organización y la instalación de los necesarios servicios de recepción para seguir reduciendo las descargas de hidrocarburos en el mar por los buques, y de ese modo lograr la total eliminación de la contaminación intencional tan pronto como sea posible, pero no más tarde del final del presente decenio,

Invita a la Organización a que tome todas las medidas posibles para ayudar a los Gobiernos en esta tarea.

RESOLUCIÓN 5. CONTAMINACIÓN INTENCIONAL DE LAS AGUAS DEL MAR Y DERRAMES ACCIDENTALES

La Conferencia,

Considerando que la resolución A.237 (VII) aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental le señalaba los dos objetivos siguientes:

- 1) Eliminar completamente la contaminación intencional de los mares por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y
 - 2) Minimizar los derrames accidentales,
- objetivos que se habrán de conseguir para 1975 si fuera posible, pero en todo caso para 1980,

Considerando que ha sido, principalmente, la gran labor preparatoria realizada en el seno de la Organización lo que ha permitido que la Conferencia prepare y abra a la firma el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

Considerando que dicho Convenio abarca en su conjunto el problema de la contaminación intencional por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel y sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque, así como la contaminación intencional por aguas sucias y basuras, en tanto que sólo se ocupa marginalmente del problema de la contaminación accidental, por estimarse que muchos aspectos de esta materia están ya reglamentados y seguirán estándolo en el ámbito de otros Convenios técnicos relativos a la seguridad marítima,

Considerando también la estrecha relación existente entre la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación por los mismos,

Considerando que la Organización ha hecho apreciables progresos hacia la consecución del segundo objetivo, elaborando proyectos de Reglas y normas internacionales encaminadas a prevenir, mitigar y reducir a un mínimo la contaminación accidental, entre las que cabe citar la prevención de accidentes que puedan sufrir los buques, la reducción de los derrames causados por tales accidentes y la mitigación de los daños ulteriores,

Considerando asimismo que, en este terreno, queda aún mucho por hacer en lo concerniente a elaboración y modificación de aquellos Convenios de los que la Organización sea depositaria y de otros

instrumentos relacionados con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación,

Recomienda que la Organización fomente y prosiga estudios relativos a la reducción de la contaminación en el medio marino, entre ellos:

- a) Obtener información científica relativa a la identificación de las sustancias perjudiciales transportadas por los buques y a su efecto en el medio marino;
- b) Compilar estadísticas relativas a siniestros marítimos, en especial los resultantes en contaminación del medio marino;
- c) Analizar dichas estadísticas sobre siniestros y la relación existente entre el promedio de las dimensiones y la edad de los buques-tanque, y el número de accidentes y magnitud de los daños de contaminación;

Recomienda también que la Organización siga dando máxima prioridad a su labor referente a perfeccionar medidas para reducir al mínimo los derrames accidentales, en especial las de:

- a) Prevención de accidentes en los buques mediante:
 - i) Normas de seguridad de la navegación y de separación de tráfico para prevenir abordajes, varadas y encalladuras, inclusive el perfeccionamiento de normas internacionales de rendimiento de las ayudas a la navegación;
 - ii) Normas relativas a las guardias en puerto y en alta mar, y normas de formación y titulación de marineros;
 - iii) Instalación de equipo moderno de navegación y radiocomunicaciones;
 - iv) Normas operacionales durante el trasvase, carga y descarga de hidrocarburos y otras sustancias nocivas;
 - v) Capacidad de gobierno y maniobra de buques de grandes dimensiones;
 - vi) Construcción y equipo de buques que transporten hidrocarburos y otras sustancias nocivas; y
 - vii) Seguridad del transporte de mercancías peligrosas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque,
- b) Reducción al mínimo del riesgo de escape de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de accidentes marítimos, incluidas normas para facilitar el trasvase de carga en caso de accidente;
- c) Reducción al mínimo de los daños causados por la contaminación del medio marino, inclusive:
 - i) El estudio y elaboración de nuevas técnicas y métodos de limpieza, recirculación y eliminación de sustancias peligrosas transportadas por los buques; y
 - ii) El estudio técnico y perfeccionamiento de los dispositivos y productos químicos utilizados para eliminar los hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales descargadas en el mar,

con vistas a conseguir que se tomen cuanto antes las medidas oportunas para adoptar y aplicar las modificaciones de los Convenios existentes en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación, o de los nuevos Convenios que se estimen convenientes.

RESOLUCIÓN 22. FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA

La Conferencia,

Considerando que para la eliminación total de la contaminación del medio marino por los buques hay que contar con una amplia cooperación internacional y con recursos técnicos y científicos adecuados,

Considerando que se pedirá a las Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, que asuman plena responsabilidad, y tomen las disposiciones necesarias para detectar, vigilar y controlar y prevenir o mitigar la contaminación por los buques,

Considerando que el fomento de la cooperación técnica a nivel intergubernamental acelerará la aplicación del Convenio por aquellos

Estados que no dispongan todavía de medios y conocimientos técnicos y científicos suficientes o necesarios en esta materia,

Insta a los Gobiernos a que fomenten, en consulta con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y otros órganos internacionales y con la asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la prestación de ayuda a aquellos Estados que soliciten asistencia técnica para:

- a) Formar personal científico y técnico;
- b) Suministrar el equipo, instalaciones de recepción y de vigilancia y control que se necesiten;
- c) Facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones encaminadas a prevenir o mitigar la contaminación del medio marino por los buques; y
- d) Fomentar la investigación.

Insta también a los Gobiernos a que tomen las medidas pertinentes a este respecto sin esperar a que entre en vigor el Convenio.

RESOLUCIÓN 23. NATURALEZA Y AMPLITUD DE LOS DERECHOS DE LOS ESTADOS SOBRE LAS AGUAS DEL MAR

La Conferencia,

Considerando que ha de convocarse una Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en virtud de la resolución 2750 C (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas,

Considerando el carácter especializado de la presente Conferencia,

Considerando que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, establece normas de orden técnico relativas al proyecto, equipo y explotación de los buques en lo concerniente a la prevención de la contaminación del mar y que, siempre que sea necesario, conviene ir modificando progresivamente y mejorando tales normas internacionales en el ámbito del Convenio,

Considerando lo dispuesto en el párrafo 2 del Artículo 9 del Convenio,

Considerando que el Convenio se refiere esencialmente a cuestiones de orden técnico como son el proyecto, equipo y explotación de los buques,

Considerando que el foro más competente para deliberar acerca de la cuestión de la naturaleza y amplitud de los derechos de los Estados sobre las aguas del mar es la citada Conferencia sobre el Derecho del Mar,

Declara que la decisión de la presente Conferencia refleja una manifiesta intención de dejar que esa cuestión sea tratada por dicha Conferencia sobre el Derecho del Mar,

Declara también que el ejercicio de ciertos derechos por un Estado dentro de su jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, no excluye la existencia de otros derechos de ese Estado en virtud del derecho internacional.

RESOLUCIÓN 24. COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES SOBRE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

La Conferencia,

Considerando que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, confiere a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y a su Secretario General importantes funciones que habrán de desempeñarse con arreglo al Convenio,

Considerando necesario que haya coordinación eficaz de las actividades de las diversas organizaciones internacionales que intervienen en la prevención y control de la contaminación del mar,

Recomienda que la Organización, cuando sea necesario, consulte con otras organizaciones internacionales y órganos expertos competentes del sistema de las Naciones Unidas y recabe su ayuda para lograr los objetivos del presente Convenio.

RESOLUCIÓN 25. REMISIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, A LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

La Conferencia,

Considerando que, en cumplimiento de la resolución 2750 C (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se convocará una Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

Considerando que, de conformidad con la resolución anterior, el derecho internacional relativo a la contaminación marina forma parte del derecho del mar,

Pide al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que transmita a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para que ésta pueda tenerlo en cuenta en el contexto más amplio de sus deliberaciones, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.